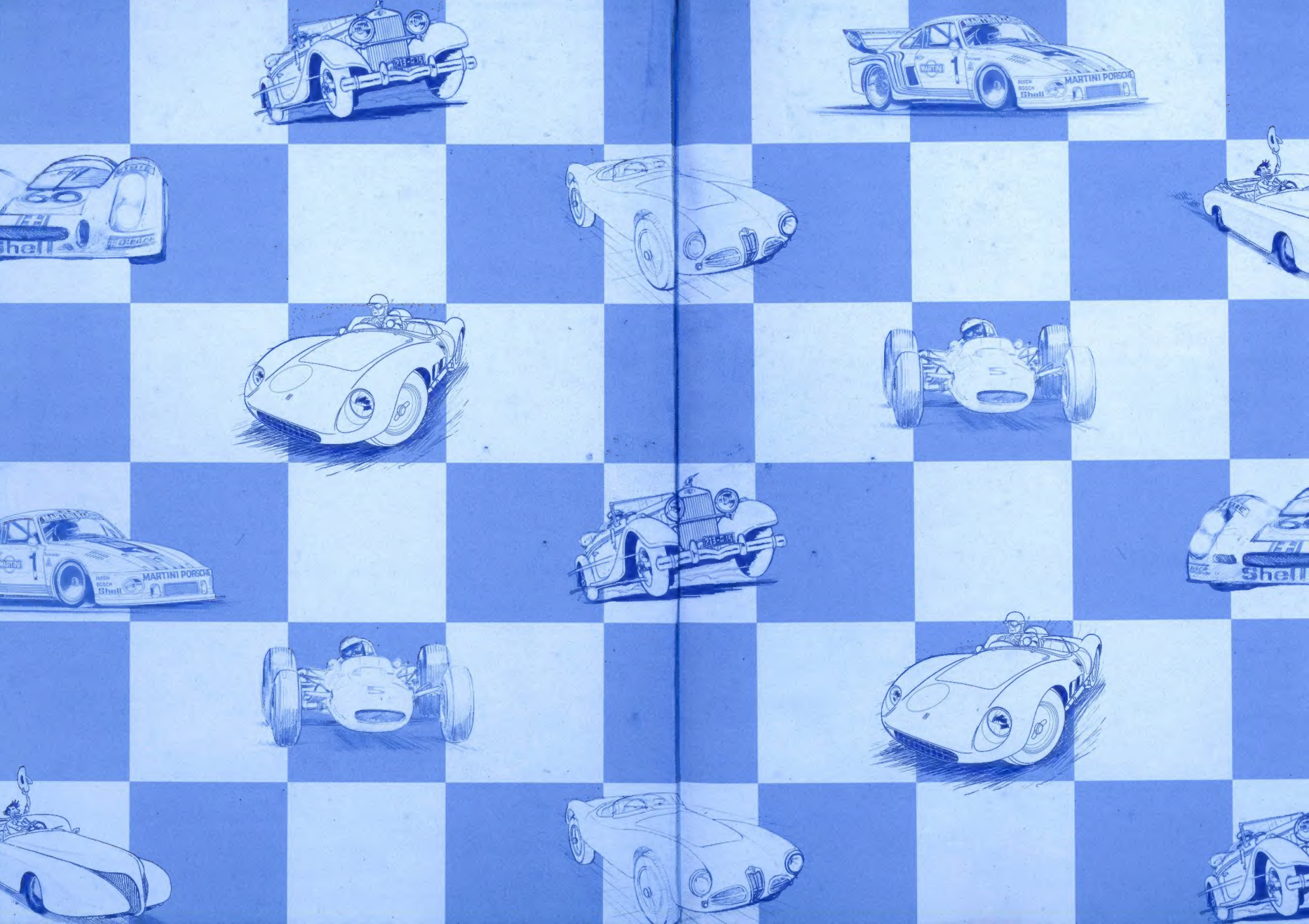
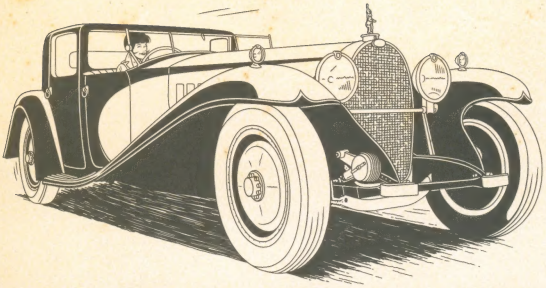
LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

COLLECTION SCHLUMPF

paquet


MARTINI PORSCHE
Shell
BOSCH



LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

COLLECTION SCHLUMPF

TEXTES : ANTOINE DEMETZ

ILLUSTRATION DE COUVERTURE : OLIVIER MARIN & CALLIXTE

paquet

Cité de l'Automobile

Ouvrage réalisé en collaboration avec
la Cité de l'Automobile - Musée national - Collection Schlumpf
Mulhouse - France

www.collection-calandre.com

© Editions Paquet 2015
Tous droits de reproduction, de traduction
et d'adaptation réservés pour tous pays.

www.editionspaquet.com

Première édition - Réalisation PAO : StoneBundle.com
ISBN Dépôt légal : juin 2015
Print arranged by Weseundle Group in EU

PRÉFACES

OLIVIER MARIN

Je garde en mémoire comme un précieux souvenir mon voyage à Mulhouse pendant les vacances de la Toussaint 1983. Accompagné de mon père et de mes grands-parents, j'avais visité en matinée le Musée du train et exploré tout l'après-midi celui de l'automobile. Du haut de mes 13 ans, j'ai passé des heures à contempler ces légendaires quatre roues motorisées, ces incroyables pur-sang d'acier qui me faisaient tant rêver... En 1990, j'ai eu le privilège de retourner dans cette caverne d'Ali Baba pour vivre un nouveau moment d'exception : la réunion des six modèles de Bugatti Royale existant dans le monde !

En juillet 2012, c'est avec émotion que j'ai retrouvé le chemin de la Cité de l'Automobile à l'occasion de l'exposition dédiée à ma série de bande dessinée : *Les Enquêtes autos de Margot*. Quel privilège de voir accrochés aux cimaises de ce lieu mythique, dédié à l'histoire de l'automobile, 40 visuels extraits de mes créations. Lors du vernissage et des séances de dédicaces qui ont suivi, l'idée de cet album collectif a émergé. Le dimanche matin alors que je bénéficiais d'une visite privée du Musée, j'ai proposé au directeur de la Cité de l'Automobile de réaliser, en partenariat, un livre associant des illustrateurs qui mettraient en image leurs visions d'une voiture charismatique présente dans les collections du Musée. Vous le tenez aujourd'hui entre vos mains. À travers, des univers graphiques différents, il vous invite à remonter le temps !

Je dédie cet album à mon père et à Bernard Villefranche, président historique du Tacot Club de l'Ain, décédé alors que je finalisais ma contribution à ce collectif.

Olivier Marin

MARTIN BIJU-DUVAL

La Cité de l'Automobile est sûrement le plus beau musée automobile du monde. Il regroupe l'extraordinaire collection des frères Schlumpf, enrichie de nombreuses voitures offertes par des particuliers ou des constructeurs ; c'est surtout un lieu vivant où l'automobile raconte notre histoire.

La plus grande collection au monde de Bugatti fait rêver plus d'un amateur, et à travers les univers présentés dans ce livre, vous pourrez vous aussi rêver et vous plonger dans les différentes décennies et les situations dans lesquelles ces fabuleuses voitures ont évolué.

Les livres et les photos de ces merveilles mécaniques sont nombreux, mais pouvoir regarder d'un œil nouveau et sous différents éclairages ces approches variées et dynamiques permet aux amateurs de tous âges de se plonger avec délices dans ces époques où l'automobile était une grande aventure faite de liberté, d'exploits et de plaisirs.

Martin Biju-Duval
Directeur de la Cité de l'Automobile - Cité du Train

L'HISTOIRE DU MUSÉE

1904 - 1956 : *les frères Schlumpf*

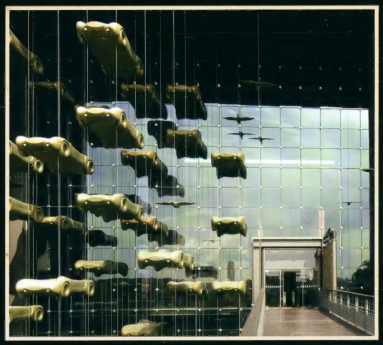
Hans et Fritz Schlumpf sont nés (Hans en 1904 et Fritz en 1906) en Italie d'un père suisse et d'une mère mulhousienne, Jeanne Becker. La famille s'installe à Mulhouse en 1906. Leur père Carl travaille alors comme comptable de la société d'horticulture Becker. Mais sa santé se dégrade et il succombe en août 1918.
Hans est alors envoyé dans une école privée en Suisse et obtient un diplôme supérieur de commerce. Il travaille ensuite dans deux banques avant de s'associer à son frère en 1929.
Fritz fréquente le lycée public de Mulhouse jusqu'en terminale. Embauché dans des entreprises textiles, il s'installe à son compte en 1928 dans le courtage de laine.
En 1935, les deux frères fondent la SAIL (Société Anonyme pour l'Industrie Lainière), achètent leurs premières actions de la filature de Malmerspach et prennent le contrôle de diverses sociétés en 1940 puis en 1956 à Erstein ainsi qu'à Roubaix.

1957 - 1965 : *HKD, une usine*

En 1957, les frères Schlumpf rachètent l'usine textile HKD, ancienne filature de laine à Mulhouse. Entre 1961 et 1963, Fritz Schlumpf achète en secret des voitures anciennes en grand nombre. Pour effectuer ces achats, il noue une série de contacts avec des « rabatteurs » en France, en Suisse, en Angleterre, en Italie, en Allemagne et aux États-Unis. Certains de ces contacts sont très fructueux puisque 13 d'entre eux lui procurent la moitié de sa collection soit plus de 200 voitures. Parmi eux figure M. Rafaelli, agent Renault et possesseur de plusieurs Bugatti qui accepte de devenir son conseiller d'achat. Cette collaboration dure plusieurs années. Le riche industriel achète sans répit les voitures européennes de la haute époque en refusant les modèles américains.
En mai 1965 paraît dans le journal *l'Alsace* le premier article révélant l'ampleur de cette collection dissimulée. En effet, Fritz Schlumpf n'autorise l'accès aux entrepôts de l'usine qui renferment les voitures qu'à quelques privilégiés.

1966 - 1976 : *le « Musée Schlumpf »*

En 1966, les travaux de mise en valeur de la collection débutent. L'objectif de Fritz Schlumpf est de dévoiler pour la première fois au public l'ensemble exceptionnel qu'il a réussi à réunir en quelques années. Il aménage une partie des entrepôts de l'usine et crée ainsi le « Musée Schlumpf ». Ce chantier de taille s'échelonne sur plusieurs années. Toutes les cloisons du grand bâtiment à *sheds* séparant les différents espaces de production sont abattues. Cette nouvelle salle d'exposition de 17 000 m² d'un seul tenant est subdivisée en 23 « quartiers » comprenant 10 à 20 voitures et bordée de trois kilomètres d'allées carrelées de grande largeur, baptisées « Avenue Carl Schlumpf », « Avenue Jeanne Schlumpf », « Rue Royale »... Différents espaces de services sont créés en périphérie.
Parallèlement, les interventions de remise en état des voitures s'accélèrent. Elles nécessitent sept aides mécaniciens, deux selliers, deux ferblantiers, un aide ferblantier et cinq peintres. Pour acheter et exposer sa collection, Fritz Schlumpf a ainsi dépensé environ 12 millions de francs en 10 ans.
Le 28 juin 1976, l'usine textile est en crise et les salariés en grève. Les syndicats dénoncent « l'absence de concertation » et « le détournement des lois » pratiqués par les deux industriels. Les frères Schlumpf tentent de vendre leurs usines pour un franc symbolique. Mais, face à l'absence de propositions, ils démissionnent et se réfugient à Bâle. Ils ne reviendront plus en France.
À la fin de l'année 1976, les 20 ouvriers restant à l'usine HKC sont licenciés et les scellés sont posés. Une longue période de procès débute, opposant les Frères Schlumpf à leurs créanciers.



1977 - 1979 : le « Musée des Travailleurs »

Le 7 mars 1977, les entrepôts sont occupés par les syndicats. Le « Musée Schlumpf » est débaptisé et devient « Musée des Travailleurs ». Placée sous la surveillance du syndicat CFDT, l'entrée du Musée est gratuite. Une collecte, destinée à couvrir les frais nécessaires liés à son ouverture et à la poursuite de l'action, est organisée à la sortie. « Je gagnais 1400 francs par mois, voilà où est passé le reste » explique l'un des nombreux écriteaux placés sur la calandre d'une voiture de course. C'est le début de l'affaire Schlumpf...
En 1978, sous l'impulsion de Jean Panhard, la collection est classée en Conseil d'État au titre des Monuments Historiques, interdisant de fait à tout élément de quitter le territoire français.
En 1979, la Cour d'appel de Colmar confirme la liquidation des biens personnels des frères Schlumpf y compris la collection de voitures restaurées sur les fonds des usines. Quelques heures après cet arrêt, la CFDT restitue les clés de l'usine.

1980 - 1981 : le Musée national de l'Automobile

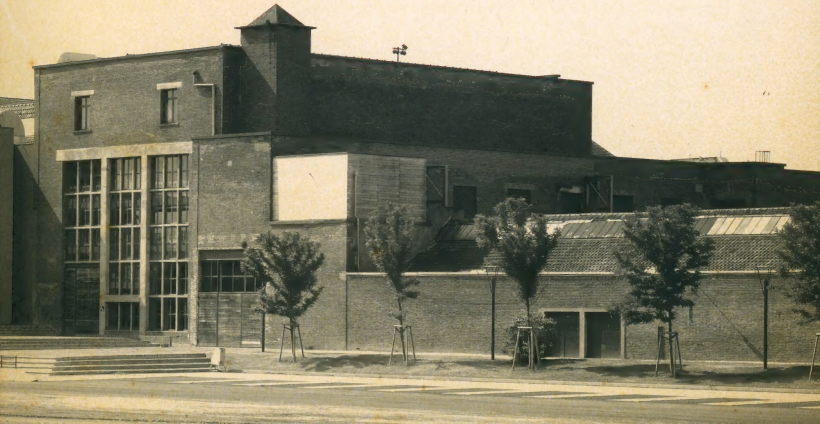
En octobre 1980, la Cour de cassation autorise la vente de la collection et l'année suivante, l'association propriétaire du Musée national de l'Automobile la rachète. Elle regroupe alors la ville de Mulhouse, le Département du Haut-Rhin, la Région Alsace, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse, l'Automobile Club de France, la Société Panhard et le Comité du salon de l'Automobile. Elle est présidée par le Président du Conseil Général du Haut-Rhin et réunit les 44 millions de francs nécessaires à l'achat de la collection. Cette valeur forfaitisée sera contestée par les frères Schlumpf qui obtiendront gain de cause 20 ans plus tard, avec 25 millions de francs supplémentaires.
Le 10 juillet 1982, le Musée national de l'Automobile ouvre au public.

1989 - 2006 : ***Musée national de l'Automobile - Collection Schlumpf***

En 1989, suite à des arrêts de la Cour d'appel de Paris, le Musée national de l'Automobile est contraint d'ajouter « Collection Schlumpf » à son nom et sur tous les documents mentionnant un élément de la collection.
En 1999, l'exploitation du Musée est confiée à la société Culturespaces. Le 25 mars 2000, après de nombreux travaux, Culturespaces ouvre au public le plus grand musée automobile du monde en partie rénové et modernisé. Trois objectifs ont guidé les choix pour la rénovation du Musée : préserver son identité, mettre en valeur la collection et concevoir un projet moderne et vivant. Dans le respect de l'esprit initial, une nouvelle scénographie lui redonne vie en s'appuyant sur les dernières innovations multimédias.

2006 - 2007 : ***La Cité de l'Automobile - Musée national - Collection Schlumpf***

En juillet 2006, Culturespaces inaugure de nouveaux espaces conçus par le Studio Milou Architecture. Ils comprennent l'entrée du Musée (parvis, passerelle, atrium, mur d'images) ainsi que les trois espaces d'expositions en fin de parcours de visite. L'objectif majeur de ce projet est de passer d'une collection dans un écrin à un musée ouvert sur l'extérieur où néophytes et passionnés d'automobile peuvent découvrir la totalité de l'ancienne filature s'étendant sur plus de 4 hectares. La volonté des concepteurs est ainsi de mettre en valeur l'exceptionnel patrimoine architectural de l'ancienne usine. Le Musée prend un relief tout particulier avec ce nouveau parcours orchestré autour des bâtiments d'époques diverses (1880 – 1930) et de la cour industrielle. Le Musée national de l'Automobile devient la Cité de l'Automobile – Musée national – Collection Schlumpf.



JACQUOT À VAPEUR

1878

En 1875, un certain docteur Jacquot, de Chantilly (Oise), commande à son charron, Monsieur Barbier, la construction de cette voiture automobile à vapeur dont il aurait lui-même fait les dessins. Destinée à remplacer sa charrette à cheval, il doit tout de même attendre trois ans avant qu'elle ne lui soit livrée. Ensuite, il l'utilise apparemment de 1878 à 1910, jusqu'à ce que l'on perde sa trace...

Une autre source indique que cette automobile à vapeur serait en fait l'œuvre d'un certain Lejeune, ingénieur des Arts et Métiers, qui l'aurait construite entre 1890 et 1892. Mais cette hypothèse est aujourd'hui jugée peu probable. En effet, les premières Panhard et les premières Peugeot, apparues respectivement en 1890 et en 1891, et toutes à moteur Daimler, sont équipées de roues bien plus modernes que celles que possède la Jacquot.

En 1950, le vice-président du fameux Club des Teuf-Teuf créé en 1935, Jean Djanguian, découvre la Jacquot abandonnée dans un hangar au milieu de ferrailles. Après de longues semaines de négociations, il réussit enfin à l'acheter. Avec l'aide de Monsieur Guignard, mécanicien, il entreprend sa restauration, mais ils remplacent le foyer à charbon d'origine par un brûleur à pétrole et rallongent le serpentin de la chaudière afin d'augmenter sa surface de chauffe. Elle fonctionne dès lors parfaitement et dépasse même les 20 kilomètres à l'heure!

Avec son nouveau propriétaire, la Jacquot participe à de nombreux rassemblements et rallyes pour automobiles anciennes dont, vers 1960, le fameux IVe Grand Prix des Trois Heures de Contres organisé par le Club des Teuf-Teuf. La Jacquot à vapeur rejoint finalement la collection de Fritz Schlumpf le 16 novembre 1961.

FICHE TECHNIQUE

Moteur à vapeur à deux cylindres horizontaux, de 65 x 100 mm d'alésage x course, placés de chaque côté du véhicule. Machine à double effet, distribution par tiroir et chaudière à charbon verticale avec serpentin. La chaudière à charbon est remplacée par des brûleurs à pétrole et le serpentin rallongé lors de la restauration de 1960.

Transmission les bielles sont montées sur un axe transversal muni en son milieu d'un engrenage à chevrons qui attaque un second arbre transversal avec une chaude de différentiel. De part et d'autre de cet arbre, des pignons avec des chaînes à rouleaux entraînent chaque roue arrière.

Châssis en deux parties avec, à l'arrière, cadres, traverse et carrosserie en bois, et, à l'avant, châssis métallique en acier, boulonné sur la partie avant du cadre de la caisse arrière. Ce châssis avant porte l'ensemble des éléments moteurs et de direction.

Direction les roues avant tournent grâce à un pivot central. Un guidon, placé à droite du véhicule, entraîne une vis sans fin engrenant sur un pignon hélicoïdal solidaire du train avant.

Freinage à sabots, serrant sur les roues arrières, commandé par un volant à droite.

Suspensions ressorts à lames semi-elliptiques en pince à l'avant et, à l'arrière, par un ressort semi-elliptique à lames transversal couplé à deux ressorts semi-elliptiques à lames longitudinaux.

Roues de type hippomobile, avec rayons et jantes en bois cerclée de fer. Diamètre des roues avant: 0,68 m et arrière: 1,10 m.

Voie avant 0,65 m. Voie arrière: 1,40 m. Empattement: 1,60 m. Poids: 800 kg environ.

Vitesse plus de 20 km/h.

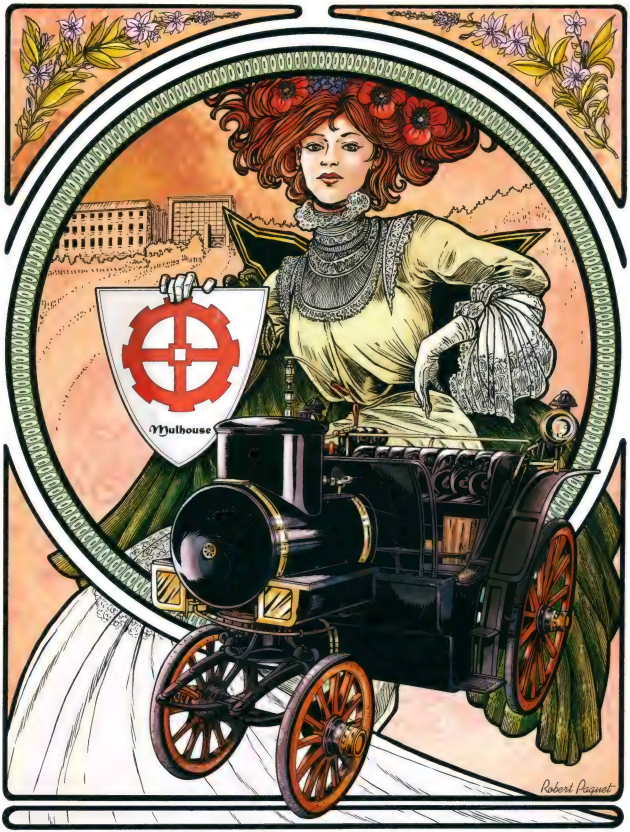


ILLUSTRATION DE
R. PAQUET

BENZ

★ VÉLO ★

1897

Né en 1844 à Karlsruhe en Allemagne, Carl Benz effectue de brillantes études et obtient un diplôme d'ingénieur en 1864. Après avoir occupé divers postes dans l'industrie mécanique, il se passionne très vite pour la locomotion automobile. À partir de 1883, installé à Manheim, Carl Benz produit des moteurs industriels à deux temps. Il consacre cependant tout son temps libre à la locomotion automobile et à la réalisation d'un petit moteur. Il se lance ainsi en 1884 dans l'étude et la réalisation d'un monocylindre à quatre temps délivrant 0,7 ch à 300 tr/mn. L'année suivante, son premier véhicule, un tricycle, reçoit ce même moteur monté horizontalement à l'arrière. Les premiers essais ont lieu à l'intérieur de l'usine de Mannheim. Le premier exemplaire de ce tricycle baptisé Patent Motorwagen, littéralement « voiture à moteur brevetée », est acheté en 1886 par Emile Roger, représentant des moteurs Benz en France. Environ 25 sont construits.

En 1888, Carl Benz propose un nouveau tricycle équipé d'une transmission à deux courroies ainsi que d'un moteur plus puissant qui, avec 1700 cm³, délivre maintenant 1,5 ch ! Il est présenté à la Foire de Mannheim où il est primé. L'année suivante, Emile Roger l'expose à la fameuse Exposition Universelle de Paris. C'est le premier véhicule commercialisé par Benz.

Vient ensuite la Benz Victoria en 1893 qui est produite à moins de 70 exemplaires jusqu'en 1899.

Quant à la Benz Velociped, plus légère et plus connue sous le nom de Benz Velo, elle est lancée en 1894. Elle est aujourd'hui considérée comme la première automobile standardisée de l'histoire à être produite à une échelle réellement industrielle et non plus artisanale. Dans sa version originelle biplace, elle est dotée d'un moteur de 1,5 ch et pèse seulement 260 kilos. Elle est aussi la première Benz à quatre roues à abandonner les roues en bois de type hippomobile pour des roues métalliques à rayons avec bandage caoutchouc plein. Rappelant celles des bicyclettes d'alors, elles seraient d'ailleurs à l'origine de l'appellation Velociped. À la fin de l'année 1897, outre la version de base, un modèle de luxe, appelé Velo Confortable, est proposé avec de véritables pneumatiques. Une seconde banquette positionnée à l'avant dos à la route est aussi disponible.

Bon marché et robuste, la Benz Velo permet de conquérir une large clientèle. Cet objectif est d'ailleurs largement atteint lorsque, en 1900, la société Benz & Cie devient grâce à ce modèle le premier constructeur automobile mondial ! Jusqu'en 1902, elle vend en effet pas moins de 1200 exemplaires de la Benz Velo, une quantité considérable pour l'époque. Cela confirme aussi que l'avenir de l'automobile et de son industrie naissante passe désormais par la standardisation et l'interchangeabilité des pièces pour les voitures d'un même modèle, et ce grâce à la production en série, petite ou grande.

Pendant ses sept années de production, la Benz Velo voit la puissance de son moteur monocylindre augmenter à plusieurs reprises. Elle atteint ainsi de 3,5 ch sur les derniers exemplaires produits en 1902. La Benz Velo du Musée, construite en 1897, a été vendue à Fritz Schlumpf le 4 janvier 1966 par Jean Renfer.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 849 R.

Moteur monocylindre horizontal à quatre temps, avec volant moteur vertical.
Alésage x course de 110 x 110 mm,
1045 cm³, 1,5 ch à 450 tr/mn.

Distribution par soupapes, admission automatique, échappement commandé.

Carburateur à lécheage, de marque Benz (remplacé par un carburateur Zenith).

Allumage électrique par trembleur, bobine de Ruhkoff avec rupteur et bougie (remplacé par un allumage à magnéto).

Transmission par chaînes, sur les roues arrière. La transmission primaire se compose de deux courroies et d'une boîte planétaire donnant un troisième rapport. Les premiers modèles n'avaient pas de boîte planétaire et ne disposaient donc que de deux rapports, un par courroie.

Châssis carrosserie porteuse et deux tubes longitudinaux.

Direction par demi-guidon et système de double crémaillère entraînant des barres faisant pivoter les roues avant.

Freinage levier actionnant des sabots en acier agissant sur les roues arrière. Béquille anti-recul.

Suspensions par doubles ressorts semi-elliptiques à l'avant et à l'arrière.

Roues à rayons acier et bandage caoutchouc plein.

Voie avant 1,06 m. Voie arrière: 1,14 m.
Empattement: 1,35 m. Poids 280 kg.

Cartouches moteur 1 cylindre
20 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
CALLIXTE

SERPOLLET TYPE H

1902

C'est en 1888 que Léon Serpollet construit à Paris ses premières automobiles à vapeur. Elles sont équipées de la fameuse chaudière à vaporisation instantanée mise au point par son frère aîné Henri. Puissantes et rapides, les automobiles Serpollet sont aussi très appréciées pour leur fiabilité sans faille et leur silence. Sans cesse perfectionnées, elles atteignent même jusqu'à 110 km/h ! Mais leur coût élevé en limite la diffusion. Ainsi, en 1898, le constructeur français s'associe avec Frank Gardner, un richissime américain, afin de produire des automobiles à vapeur meilleur marché. L'activité se poursuit alors sous la marque Gardner-Serpollet. Habile artisan, Léon Serpollet est un fervent partisan et un ardent défenseur de la locomotion automobile à vapeur, et il le restera jusqu'à son décès en 1907.

Cet apport d'argent frais lui permet donc de relancer l'entreprise et, entre autres, d'engager la Gardner-Serpollet Type H dans les grandes courses qui, au début du XX^e^ siècle, relient Paris aux autres grandes villes du monde. Le 24 mai 1903, sept Type H prennent ainsi le départ du tragique Paris-Madrid. Lorsque la course est prématurément interrompue sur décision du gouvernement, du fait des trop nombreux accidents, les Gardner-Serpollet, toutes encore en course, ont eu le temps de faire la preuve de leur fiabilité. La mieux placée parmi les 150 inscrites est celle du grand amateur sportif Hubert Le Blon qui pointe en 17^e^ position. Toutes les leçons de l'aérodynamique naissante ont soigneusement été mises à profit sur les sept Gardner-Serpollet Type H. Fixée sur un châssis à grand empattement, leur carrosserie est constituée de deux éléments profilés avant et arrière. Ceux-ci sont réunis par le poste de conduite avec ses deux sièges haut perchés conformément au règlement de l'Automobile Club de France. Les Type H sont équipées d'un moteur à quatre cylindres d'environ 40 ch. Le condensateur-refroidisseur est placé à l'avant alors que la chaudière est à l'arrière. La plus rapide, en version course, roule à 140 km/h !

De ces célèbres Gardner-Serpollet Type H, seul l'exemplaire présenté au Musée a survécu. Longtemps confié au Conservatoire National des Arts et Métiers de Paris, dans un état assez délabré, il est restauré une première fois au cours des années cinquante par le grand collectionneur Liber. Il est ensuite cédé aux frères Hans et Fritz Schlumpf le 26 novembre 1966 qui le font à nouveau restaurer avec beaucoup plus de soin et de fidélité. Celui-ci retrouve alors ses couleurs d'origine.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 577.

Moteur quatre cylindres à plat opposés, à vapeur avec chaudière à vaporisation instantanée, pistons à double effet, admission de la vapeur par petit cheval et tiroirs commandés, circuit de condensation rapide de la vapeur avec retour automatique de l'eau dans le réservoir par pompe.

Transmission par chaînes sur les roues arrière.

Freinage par segments à commande mécanique sur les roues arrière.

Suspensions par ressorts à lames semi-elliptiques à l'avant et à l'arrière.

Puissance 40 ch.

Carrosserie biplace course.

Vitesse 140 km/h pour la version course à chaudière renforcée comme ici, et 120 km/h pour la version tourisme.

Cartouches moteur 4 cylindres 140 km/h vitesse de pointe.

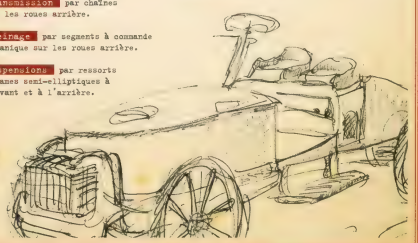


ILLUSTRATION DE
P. GUERRY

RENAULT AG1

★ Taxi de la Marne ★

1909

Pourquoi ce nom, Taxi de La Marne ? Lors de la première Guerre Mondiale, au début du mois de septembre 1914, le général Joseph Gallieni, alors gouverneur militaire de Paris, est averti que les troupes allemandes se massent à l'Est de la capitale entre Melun et Meaux. Une offensive décisive se prépare en Seine-et-Marne... Il faut de toute urgence déplacer les renforts disponibles à l'Ouest de Paris ! Gallieni, manquant de camions de transport, réquisitionne alors quelque 1200 taxis parisiens auprès des deux plus grands exploitants d'alors, la Compagnie Française des Automobiles de Place et la Compagnie Générale des Voitures. Ceux de la première sont peints en rouge foncé et possèdent une immatriculation se terminant par G 7, tandis que ceux de la seconde ont une livrée vert foncé et une immatriculation se terminant par G 3. Il s'agit pour la quasi-totalité de robustes Renault AG et AG 1 dont le moteur à deux cylindres en ligne leur vaut le surnom de Deux-Pattes. En 48 heures, les 6 et 7 septembre 1914, 6 000 officiers et soldats de la 7e division d'infanterie sont ainsi transportés jusqu'au front à raison de cinq hommes en armes avec paquetages par taxi. Non seulement l'offensive de l'armée allemande est stoppée, mais ses troupes sont repoussées libérant définitivement Paris de la menace qui pesait sur elle.

Après un an d'essais comparatifs, le taxi Renault AG est adopté pour la première fois à Paris par la Société des Automobiles de Place, la future Autoplace G 7. Une première commande de 250 exemplaires est ainsi passée auprès du constructeur de Billancourt en 1905. Elle est suivie d'une deuxième de 1000 en 1906, puis d'une troisième de 2100 en 1907. Chez Autoplace G 7, les consignes d'entretien étaient les suivantes :

Tous les soirs, lavage. Chaque mois, visite générale. Tous les quatre mois, grande visite et, tous les huit mois, remplacement systématique de toutes les pièces mécaniques quel que soit leur état.

À la fin de l'année 1907, le Renault AG est amélioré et devient le Renault AG 1. L'alésage du moteur est ainsi porté de 75 à 80 mm augmentant la cylindrée et la puissance, soit 1 205 cm³ et 9 ch au lieu de 1060 cm³ et 8 ch. Les voies avant et arrières passent de 1,15 à 1,32 m et l'empattement de 2,52 à 2,53 m (puis 2,55 en 1911). La suspension est modifiée et la vitesse de pointe est de 45 km/h au lieu de 40. Le Renault AG 1 est produit jusqu'en 1920.

Le Deux-Pattes reste encore, un siècle plus tard, un véritable héros mécanique de la première Guerre Mondiale.

Le taxi Renault AG 1 du Musée a été construit en 1909 et était immatriculé à Paris sous le numéro 3162 U 7. Il est équipé de la carrosserie landaulet d'usine.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 11228.

Moteur longitudinal à deux cylindres en ligne, positionné à l'avant, soupapes latérales, bloc borgne en fonte, carter en aluminium. Alésage x course de 80 x 120 mm (l'alésage a été porté à 81 mm sur le taxi du Musée), cylindrée 1205 cm³. Puissance 9 ch à 1500 tr/mn, graissage sous pression, refroidissement à eau par thermosiphon, radiateur positionné derrière le moteur.

Allumage par magnéto à haute tension avec une bougie par cylindre.

Transmission par arbre et couple. Roues arrière motrices. Embrayage à cône garni de cuir. Boîte de vitesse à trois rapports avant plus marche arrière. Couple conique de 16 x 80.

Châssis en tôle emboutie constitué de longerons et traverses.

Direction volant à droite et boîtier à vis.

Freinage tambours à expansion sur les roues arrières commandé au pied, et tambour sur la transmission commandé par levier à main.

Suspensions avant, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux simples. Arrière, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux avec un quart elliptique inversé.

Poids 1,32 m. Empattement 2,53 m. Poids: 1060 kg.

Vitesse 45 km/h.

Cartouche moteur 2-cylindres 45 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
T. MARTINET

BUGATTI 32

1923

C'est en 1913, dans une Alsace encore allemande, qu'Ettore Bugatti construit sa première voiture à huit cylindres désignée Type 14. Destinée à la compétition, celle-ci reçoit, sur un châssis long, deux moteurs à quatre cylindres de Type 13 montés en tandem pour une cylindrée totale de presque 2,7 litres. Si celle-ci reste sans suite immédiate, l'homme de Molsheim conserve ce projet en tête. Après la Première Guerre mondiale, une fois l'usine et sa production remises en route, la clientèle lui réclame de plus en plus de puissance. Le moteur à quatre cylindres équipant les Types 22 et 23 étant insuffisant, il lui faut donc passer à plus grand et plus gros. Cela se traduit d'abord par la présentation au Salon de Paris, en 1921, d'un prototype de voiture de tourisme, la Type 28, équipé d'un moteur à huit cylindres en ligne à neuf paliers de 2 995 cm³. Grande nouveauté, celui-ci est aussi équipé de freins avant et à commande hydraulique ! Ne se considérant pas encore prêt pour construire une telle voiture de grand luxe, le projet en reste là. Cependant, le moteur à huit cylindres est quant à lui monté dans quelques voitures de course afin de permettre aux clients éventuels de l'essayer. Le 16 juillet 1922, pour le Grand Prix de France qui se court à Strasbourg, Bugatti, « le régional de l'étape », engage quatre nouvelles voitures désignées Type 29 et équipées d'un nouveau moteur à huit cylindres de 1991 cm³. Si, malgré un abandon, celles-ci participent brillamment en se classant 2e, 3e et 5e, l'on retient avant tout d'elles la forme de leur carrosserie en cigare qui marque les premiers réels travaux d'Ettore Bugatti en matière de recherche aérodynamique. Persuadé qu'il est possible d'améliorer le rendement de ses voitures de course en favorisant leur pénétration dans l'air, celui-ci persiste dans ce domaine. En 1923, après avoir engagé sans grand succès, en mai, ses quatre Type 29 aux 500 Miles d'Indianapolis avec une carrosserie modifiée, il crée la surprise le 2 juillet suivant en participant au Grand Prix de Tours avec quatre Type 32 à la conception révolutionnaire. Ces nouvelles voitures ne ressemblent à rien de connu jusqu'alors. Leur forme, en profil d'aile d'avion, les fait vite surnommer « Tank » en référence aux blindés de la Première Guerre Mondiale. Toute la carrosserie est réalisée avec des feuilles d'aluminium planes. Le châssis, positionné sous les essieux, est abaissé afin de réduire la garde au sol au maximum. Il est aussi entièrement caréné formant un fond plat sous toute la voiture. Mécaniquement, l'on retrouve le moteur à huit cylindres de la Type 29. Malheureusement, cette voiture novatrice et très prometteuse se révèle instable au-dessus de 150 kilomètres à l'heure ! L'air qui s'engouffre sous sa carrosserie provoque un phénomène de délestage rendant sa conduite très difficile... Si trois des quatre voitures doivent abandonner lors de la course, celle conduite par l'Alsacien Ernest Friedrich franchit malgré tout la ligne d'arrivée en troisième position, derrière deux Sunbeam britanniques et devançant toutes les autres voitures françaises que sont alors les Voisin, Rolland-Pilain et Delage. De toute évidence, il n'existe pas à l'époque d'outil suffisant pour étudier les phénomènes aérodynamiques des automobiles à haute vitesse, et Ettore Bugatti revient dès 1924, avec la fameuse Type 35, à des voitures de course aux carrosseries plus conventionnelles. Il faudra attendre 1936 pour voir une nouvelle Bugatti à carrosserie Tank en compétition... Cependant, avec sa Type 32, il a touché du doigt et jeté les grandes lignes en 1923 de ce que serait, quelques décennies plus tard, l'aérodynamique automobile moderne !

En tout six Bugatti Type 32 ont été construites. Celle-ci, pilotée par le Français Pierre Marco au Grand Prix de Tours, a aussi battu le record du kilomètre lancé à la Journée des Records d'Arpajon en 1924 en réalisant 189 km/h. Seule Bugatti Type 32 encore existante, elle avait été conservée par l'usine de Molsheim à qui Fritz Schlumpf l'a rachetée le 11 avril 1963 avec d'autres voitures tout aussi exceptionnelles.

FICHE TECHNIQUE

Moteur huit cylindres en ligne, deux blocs borgnes en fonte, carter en aluminium, alésage x course 60 x 88 mm, 1991 cm³, vilebrequin à cinq paliers, lubrification par circuit fermé avec pompe à engrenages.
Distribution arbre à cames en tête entraîné par arbre vertical à pignons coniques, deux soupapes d'admission et une d'échappement par cylindre.
Alimentation deux carburateurs Zénith verticaux à boisseau.
Allumage une bougie par cylindre, magnéto-distributeur SEV type HN Électricité: six volts.
Transmission embrayage Bugatti multidisque à bain d'huile, arbre de transmission, boîte-pont à trois rapports et marche arrière avec différentiel, graissage par pompe manuelle depuis l'habitacle, roues arrière motrices.
Châssis inversé, à deux longerons et traverses, positionné sous les essieux.
Direction à droite, boîtier Bugatti par vis sans fin et secteur.
Freinage tambours à commande hydraulique par pédale et cylindres monopiston à l'avant, et tambours commandés par levier à main et câbles à l'arrière, tambours avant et arrière de 270 mm de diamètre.
Suspensions essieu avant forgé, ressorts à lames quart-elliptiques inversés à l'avant et à l'arrière.
Roues de 7.65 x 105 à rayons à fixation centrale et pneumatiques Michelin Comfort en 4.75 x 19.
Puissance 75 ch à 4 000 tr/mn.
Carrosserie biplace course en aluminium, aérodynamique en profil d'aile d'avion, fond plat, réalisée à l'usine
Voies avant arrière: 1,05 m.
Empattement 2,92 m.
Longueur: 4,15 m.
Largeur: 1,25 m. Hauteur: 1,15 m.
Garde au sol: 12 cm. Poids: 660 kg.
Réservoir d'essence arrière mis sous pression par pompe manuelle.
Capacités moteur 8 cylindres
189 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
JULL

BUGATTI 35 B

★ OU BUGATTI TC ★

1928

Cette Bugatti équipée du châssis n° 37 328 est vendue en Belgique le 4 avril 1928 à Liège, par le garage Reinartz, à l'américain George Duryee. Celui-ci est alors domicilié au 57 Johnson avenue à Dumont dans l'état du New Jersey. Il s'agit d'un modèle 37 A et elle est donc équipée du moteur à quatre cylindres avec compresseur de 1496 cm³. Avec 69 x 100 mm d'alésage x course, il délivre quelque 90 ch à 4 500 tr/mn.
Au printemps 1928, elle participe au grand prix privé organisé par Ettore Bugatti sur le circuit de la Sarthe au Mans. Portant le n° 52, elle est pilotée par l'italien d'origine roumaine Goffredo « Freddie » Zehender. Ensuite, l'histoire de cette voiture comporte de nombreuses zones d'ombre. Ce dernier l'aurait utilisée à plusieurs reprises pour diverses compétitions, mais rien n'indique cependant qu'il en soit entre-temps devenu le propriétaire. Au début de la Seconde Guerre mondiale, elle est photographiée sur un aérodrome militaire alors qu'elle possède une immatriculation belge, un radiateur plus imposant de Bugatti 35 B et une glace de pare-brise plus basse qu'aujourd'hui. Le militaire qui pose à son volant est le pilote de chasse allemand Victor Mölders. Petit frère de l'as Werner Mölders, celui-ci est abattu au-dessus de la Grande-Bretagne et fait prisonnier le 7 octobre 1940. Forcément pris avant cette date, ce cliché laisse supposer que le moteur d'origine a donc été remplacé par un plus puissant. D'ailleurs, les roues fils, caractéristiques de la Bugatti 37 A, ont déjà laissé leur place à des roues bâtons en aluminium moulé attestant l'adoption de freins plus efficaces. Il apporte aussi la preuve que cette Bugatti possédait à cette époque sa carrosserie biplace actuelle avec ailes enveloppantes. De style typiquement américain, elle ajoute d'ailleurs au mystère de cette voiture puisque ni son auteur ni sa date de réalisation ne sont connus... Et il est même impossible de savoir si elle a été faite par un carrossier belge ou américain. Elle aurait en effet très bien pu séjourner quelque temps outre-Atlantique avant 1940 compte tenu de la nationalité de son premier propriétaire.
On ne retrouve ensuite la trace de cette Bugatti qu'après la guerre, aux États-unis, où l'on peut supposer qu'elle a été emmenée par un militaire américain. Elle y reste d'ailleurs jusqu'à ce que Fritz Schlumpf la découvre chez Vintage, un spécialiste de la voiture ancienne, et la rachète pour sa collection le 13 septembre 1963. Il constate alors que sa mécanique d'origine a été remplacée par un moteur à huit cylindres à compresseur ! Portant le n° 163, celui-ci provient de la Bugatti 35 B châssis n° 4 872 construite au mois de mai 1928. Ce type de moteur, le premier huit cylindres Bugatti à recevoir un compresseur, est resté célèbre dans l'histoire de la marque. En effet, en ce même mois de mai 1928, le pilote français Albert Divo a remporté en Italie la fameuse Targa Florio au volant d'une Bugatti 35 B !
Intervenus avant le mois d'octobre 1940, ce changement de mécanique et les autres modifications ont donc rendu cette Bugatti 37 A n° 37 328 parfaitement conforme à une Bugatti 35 B, puisque ces deux modèles ont été développés à partir d'une base identique.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 37328.
Moteur huit cylindres en ligne, deux blocs de quatre cylindres, alésage x course 60 x 100 mm, cylindrée 2261 cm³, vilebrequin à cinq paliers, bielles montées sur roulements à rouleaux, graissage sous pression.
Distribution arbre à cames en tête commandé par un arbre vertical situé à l'avant du moteur, deux soupapes d'admission et une soupape d'échappement par cylindre.
Alimentation compresseur Lisence Roots modifié Bugatti entraîné par le vilebrequin et carburateur Zénith.
Allumage par magnéto dans le tableau de bord entraînée par l'arbre à cames, une bougie par cylindre.
Transmission embrayage multi-disques à bain d'huile, boîte de vitesse à quatre rapports avant et marche arrière, carter séparé, roues arrière motrices entraînées par arbre et couple conique.
Châssis longerons et traverses en acier embouti.
Freinage commandé par câbles, avec tambours avant et arrière de 330 mm de diamètre.
Suspensions ressorts avant semi-elliptiques, ressorts arrière quart-elliptiques inversés, essieu avant creux forgé breveté Bugatti, essieu arrière à pont rigide.
Roues de type bâtons, moulées en aluminium, avec tambours de freins intégrés.
Puissance 140 ch à 5000 tr/mn.
Voies 1,20 mn.
Empattement : 2,40 m. Poids : 780 kg.
Cartouches moteur 8 cylindres 190 km/h vitesse de pointe.

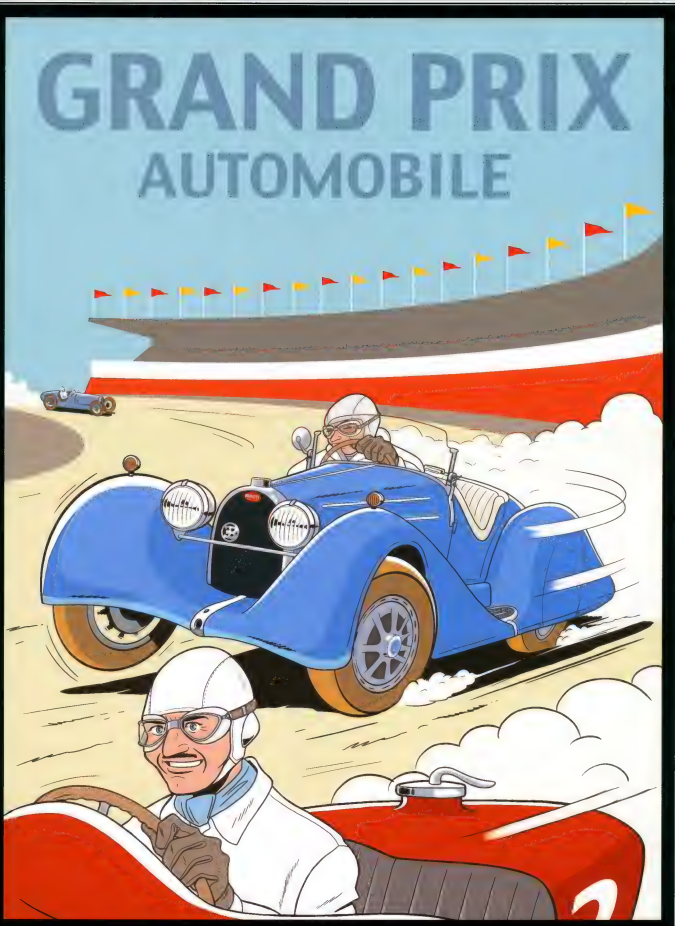


ILLUSTRATION DE
O. DAUGER

MERCEDES-BENZ 720 SSK

1928

Née en 1926 de la fusion de Daimler Motor Gesellschaft et de Benz & Cie, la société Daimler-Benz construit dès lors des automobiles et des poids lourds sous la marque Mercedes-Benz. La direction technique des usines est assurée par un jeune ingénieur prometteur répondant au nom de Ferdinand Porsche. Ayant quitté Austro-Daimler en 1923, il était alors entré chez Daimler Motor Gesellschaft où il avait succédé à Paul Daimler, fils du fondateur de la marque et pionnier de l'Automobile, le fameux Gottlieb Daimler. Porsche conçoit alors les fameuses Mercedes-Benz séries K, S, SS, SSK et SSKL, toutes aussi prestigieuses les unes que les autres, et qui font la renommée de la nouvelle marque à l'étoile. La Mercedes-Benz 720 SSK du Musée est une biplace sport fabriquée de 1928 à 1934 à seulement 32 exemplaires. Ici, la désignation SSK signifie Super Sport Kurtz, soit Super Sport à châssis court. Elle figure à l'époque parmi les voitures de sport les plus rapides du monde, avec une vitesse de pointe pouvant dépasser 200 km/h dans certaines conditions et en modifiant ses rapports de pont.

La voiture du musée est une reconstitution parfaite réalisée sur la base d'une Mercedes-Benz 720 SS sortie d'usine en 1928 et vendue aux Laboratoires Merck de Francfort. Aux cours des années soixante, elle est la propriété d'Uwe Hucke, un collectionneur allemand, mais elle est en très mauvais état et a subi une grave avarie moteur. Il décide alors, à l'aide d'Helmut Feierabend et Hans Polke, deux restaurateurs spécialisés dans les Mercedes-Benz anciennes, de lui redonner vie en la transformant en 720 SSK. Pour cela, le châssis est raccourci pour que l'empattement passe de 3,45 m à 2,95 m, et elle reçoit un authentique moteur à compresseur de Mercedes-Benz 720 SSK portant le numéro 72304. Entièrement restaurée, elle participe alors à de nombreuses sorties dans toute l'Europe. C'est finalement un marchand suisse spécialisé, Eckert Classic Cars, qui la revend à Fritz Schlumpf le 25 août 1972. Cette reconstitution de Mercedes-Benz 720 SSK est ainsi une des dernières voitures que ce dernier a acheté pour sa collection.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 35346.

Moteur six cylindres en ligne, alésage x course 100 x 150 mm, cylindrée 7065 cm³, taux de compression 5/1; lubrification sous pression par pompes à engrenages.

Distribution deux soupapes en tête par cylindre et un arbre à cames en tête.

Alimentation deux carburateurs Mercedes-Benz et un compresseur de type Roots en amont.

Allumage par magnéto, bobine et rupteur, avec deux bougies par cylindre.

Électricité équipement Bosch avec batterie et dynamo, 12 volts, 60 Ah.

Transmission embrayage multi-disques à sec, boîte de vitesse à quatre rapports et marche arrière. Roues arrières motrices par arbre et couple conique. La poussée s'exerce au niveau de la boîte de vitesse.

Châssis longerons et traverses en profilés acier.

Freinage tambours à commande mécanique avec compensateur sur les quatre roues, frein à main sur les roues arrière.

Suspensions ressorts à lames semi-elliptiques à l'avant et à l'arrière. Amortisseurs avant hydrauliques à levier de type Houdaille, amortisseurs arrière à friction.

Roues à rayons avec fixation centrale et roue de secours sur le côté droit. Pneumatiques de 6,50 x 20.

Puissance 170 ch à 3 000 tr/mn sans compresseur, et 225 ch à 3 300 tr/mn avec compresseur.

Poids 1,42 m. Empattement 2,95 m. Poids à vide 1750 kg. Consommation: 27 litres aux 100 km.

Vitesse 185 km/h selon le rapport de pont monté.

Cartouches moteur 6 cylindres, 185 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
O. SPELTENS

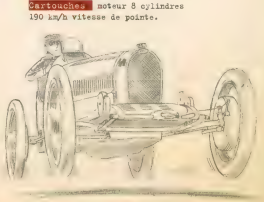
BUGATTI 35C

1929

La Bugatti 35 C fait sa première apparition en compétition lors du premier Grand Prix de Milan, une épreuve réservée aux voitures de moins de deux litres de cylindrée. Courue sur le célèbre circuit de Monza le 12 septembre 1926, celle-ci voit ce nouveau modèle l'emporter sur la concurrence grâce au talent du pilote italien Meo Costantini. La Bugatti 35 C est équipée du moteur à huit cylindres de 1991 cm³ de la Bugatti 35 auquel a été adjoint un compresseur. Elle est produite dans l'usine de Molsheim à 50 exemplaires de début 1927 à 1930.
De performances quasi équivalentes, la Bugatti 35 C est cependant plus souple à conduire et un peu moins chère que la Bugatti 35 B dont le moteur, lui aussi à huit cylindres à compresseur, bénéficie d'une cylindrée plus élevée de 2 261 cm³. Elle permet ainsi au constructeur de Molsheim de participer aux compétitions réservées aux voitures de moins de deux litres, ce qui était jusque-là impossible avec la 35 B.
La Bugatti 35 C du Musée, n° de châssis 4 928, est achetée neuve au mois de mai 1929 par Jean de L'Espée domicilié à Guéthary (Pyrénées-Atlantiques) et fils du fantasque baron amateur d'orgues. Elle est ensuite la propriété du pilote suisse Hans Stuber qui remplace son moteur d'origine, n° 179 C, par celui, n° 191, provenant de la Bugatti 35 C n° de châssis 4 611. Fritz Schlumpf la rachète le 3 février 1962 à Walter Messerli, un marchand spécialiste des voitures de course anciennes installé à Riggisberg en Suisse.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 4928.
Moteur huit cylindres en ligne, deux blocs de quatre cylindres, alésage x course 60 x 88 mm, cylindrée 1991 cm³, vilebrequin à cinq paliers, bielles montées sur roulements à rouleaux, graissage sous pression.
Distribution arbre à cames en tête commandé par un arbre vertical situé à l'avant du moteur, deux soupapes d'admission et une soupape d'échappement par cylindre.
Alimentation compresseur Ilcence Roots modifié Bugatti entraîné par le vilebrequin et carburateur Zénith.
Allumage par magnéto dans le tableau de bord entraînée par l'arbre à cames, une bougie par cylindre.
Transmission embrayage multi-disques à bain d'huile, boîte de vitesse à quatre rapports avant et marche arrière, carter séparé, roues arrière motrices entraînées par arbre et couple conique.
Châssis longerons et traverses en acier ecbouti.
Freinage commandé par câbles, avec tambours avant et arrière de 330 mm de diamètre.
Suspensions ressorts avant semi-elliptiques, ressorts arrière quart-elliptiques inversés, essieu avant creux forgé breveté Bugatti, essieu arrière à pont rigide.
Roues de type bâtons, moulées en aluminium, avec tambours de freins intégrés.
Puissance 125 ch à 5500 tr/mn.
Voies 1,20 m.
Empattement: 2,40 m. Poids: 750 kg.
Vitesse 190 km/h.
Particularités moteur 8 cylindres 190 km/h vitesse de pointe.



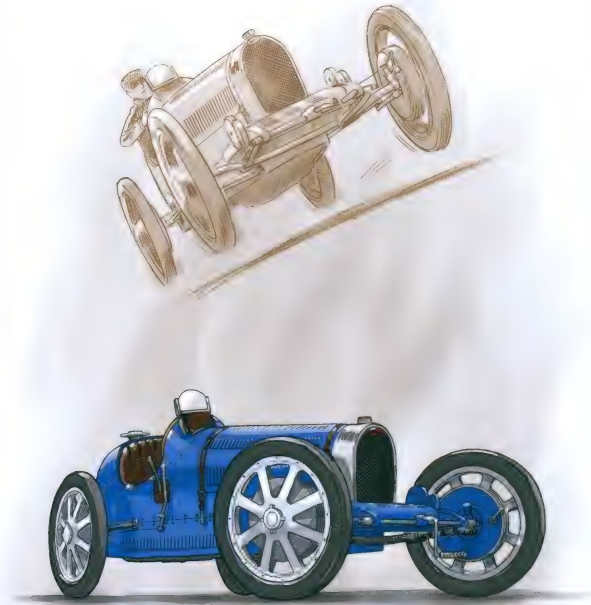


ILLUSTRATION DE
J. ROUSSEL

BUGATTI ROYALE

1930

Si une seule et unique automobile mérite d'être qualifiée de chef-d'œuvre, c'est bien la Bugatti Royale ! Véritable démesure automobile, sa mécanique est des plus impressionnantes. Son moteur à huit cylindres en ligne offre près de 13 litres de cylindrée, développe 300 chevaux et est capable d'emmener ce salon roulant de presque trois tonnes à une vitesse de pointe dépassant les 200 km/h. Évidemment, la consommation est elle aussi hors-norme et peut atteindre une cinquantaine de litres aux cent ! Une bagatelle au regard du prix de la voiture la plus chère du monde proposée à partir de 1928. Désignée aussi Bugatti 41 par l'usine, on disait alors qu'elle coûtait l'équivalent de trois Rolls-Royce neuves !
Cet exemplaire est construit en 1930 pour l'usage personnel d'Ettore Bugatti en remplacement du prototype de la Bugatti Royale de 1926 qu'il utilisait auparavant et qu'il a détruit en 1929 lors d'un accident de la route. D'ailleurs le numéro de châssis de ce dernier, 41100, est réattribué par l'usine à cette nouvelle voiture. Baptisée Coupé du Patron, sa carrosserie est dessinée par le talentueux Jean Bugatti, fils d'Ettore, qui n'est alors âgé que de 20 ans ! Cette voiture est d'ailleurs souvent désignée à tort Coupé Napoléon, en référence à l'une des quatre carrosseries qui a équipé son précédent châssis en 1928, un coupé hippomobile inspiré des fiacres de style Napoléon III.
Ainsi carrossée en coupé de ville de six mètres de long, elle possède encore aujourd'hui un équilibre et une fluidité exceptionnels. Tous les principes esthétiques que Jean Bugatti appliquera par la suite avec le même succès aux autres modèles de la marque se trouvent déjà rassemblés dans cette carrosserie. L'harmonie de ses volumes, son équilibre général, ses lignes tendues et ses longues courbes ne révèlent pas instantanément ses dimensions hors du commun. Le tracé des ailes avant, réalisées d'une seule pièce, est en soi une trouvaille artistique unique. La dissimulation des longerons du châssis par les joues des ailes avant, l'aspect très dégagé de l'essieu tubulaire avant en acier poli, ainsi que les quatre éléments transparents du pavillon de l'habitacle sont parmi les particularités qui permettent de considérer cette réalisation unique comme le plus belle automobile classique de tous les temps !
La Bugatti Royale devait être pour son concepteur le summum, le modèle qui surpasserait en puissance, en qualité et en renommée toute la production de la concurrence. Hélas, cette lourde voiture, imaginée pour les rois et qui sera proposée jusqu'en 1933, ne reçoit pas l'accueil escompté. Seulement six des 25 exemplaires prévus sont construits. Cet échec coûteux met même en danger la société qui est sauvée de justesse grâce à la construction des autorails Bugatti entreprise cette même année. Considérés comme l'ancêtre du TGV, ceux-ci sont chacun équipés de... quatre moteurs de Bugatti Royale ! Un exemplaire survivant est aujourd'hui exposé à la cité du train de Mulhouse.
Pendant toute la Seconde Guerre mondiale, le Coupé du Patron reste soigneusement caché avec deux autres Bugatti Royale, la seconde Bugatti Royale personnelle d'Ettore Bugatti, châssis n° 41150, carrossée en 1929 selon son dessin en double berline de voyage de style hippomobile, et la Bugatti Royale, châssis n° 41141, carrossée en coach par le parisien Kellner et exposée au salon de Londres en 1932.
Ressorti et remis en route après la Libération, le Coupé du Patron reprend du service auprès d'Ettore Bugatti, et ce jusqu'à son décès à l'âge de 65 ans le 21 août 1947. Cette voiture est alors conservée par l'usine Bugatti qui, juste avant d'être cédée à Hispano-Suiza, la revend à Fritz Schlumpf le 21 avril 1963. Celui-ci achète en même temps pour sa collection une vingtaine d'autres modèles historiques exceptionnels, des châssis, des moteurs et toutes sortes de pièces détachées.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 41100.

Moteur huit cylindres en ligne à neuf paliers. Graissage par deux pompes à huile, carter sec. Culasse et bloc-moteur coulés en une seule pièce. 12 763 cm³, alésage x course 125 x 130 mm. Fixé au châssis sur six supports en bronze.

Distribution un arbre à cames en tête, trois soupapes par cylindre.

Alimentation par un seul carburateur simple corps à deux cloches avec boisseau tournant, brevet Bugatti-Schebler, commandé par accélérateur à pied et accélérateur manuel au volant, deux pompes à essence.

Allumage double, à haute tension, par bobines et distributeurs, deux bougies par cylindre.

Transmission Embrayage à 11 disques fonctionnant à sec, boîte de vitesse de type boîte-pont positionnée à l'arrière, trois rapports non synchronisés et marche arrière, prise directe sur le deuxième rapport, entraînement des roues par arbre et couple spiroconique.

Châssis deux longerons en acier forgé et traverses.

Direction par roue et vis tangente, trois tours de butée à butée.

Freinage commandé par câble, palonnier-répartiteur, arbre, chaînes et tringles. Tambours avant et arrière de 500 mm de diamètre.

Suspensions ressorts avant à lames elliptiques, ressorts arrière à lames quart-elliptiques, amortisseurs à friction Repusseau.

Roues moulées en aluminium, tambours de freins et allettes de refroidissement intégrés, pneumatiques Michelin Double Rivet en 36 x 6.75.

Puissance 300 ch à 3 000 tr/mn.

Voies avant et arrière 1,60 m. Empattement : 4,30 m. Longueur hors tout : 5,92 m. Hauteur : 1,75 m. Poids en ordre de marche : 2800 kg.

Particularités moteur huit cylindres 200 km/h vitesse de pointe.

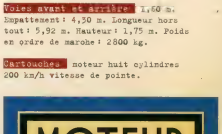


ILLUSTRATION DE
O. MARIN

ALFA ROMEO 8C 2900A

1936

Cette Alfa Romeo 8 C 2 900 A est livrée neuve le 13 mai 1936 à la célèbre Scuderia Ferrari. Celle-ci est à cette époque l'écurie officielle du constructeur milanais et ne construit pas encore ses propres voitures de course. C'est donc sous la direction de l'ancien pilote Enzo Ferrari qu'elle connaît, avant la seconde Guerre Mondiale, une carrière sportive aussi brève que brillante. Sa carrosserie est alors de type spider course avec phares et feux ainsi que quatre ailes façon garde-boue. Avec son excellent châssis à quatre roues indépendantes et son moteur à huit cylindres en ligne compressé de 2 905 cm³, elle se construit un palmarès international des plus prestigieux. Elle remporte ainsi à deux reprises la célèbre course italienne des Mille Miglia, le 5 avril 1936 avec l'équipage Antonio Brivio - Carlo Ongaro, et le 4 avril 1937, avec l'équipage Carlo Pintacuda - Paride Mambelli ! Le 8 juin 1937, elle est revendue au comte Giuseppe Salvi del Pero, excellent pilote, mais aussi grand amateur d'Alfa Romeo. Elle continue ainsi à participer à des épreuves prestigieuses telles que les 24 Heures de Spa en 1938. En 1939, le comte italien la fait recarrosser en cabriolet à deux places chez Pininfarina puis, la même année, elle remporte le concours d'élégance automobile de Nice. Après la guerre, en 1947, elle à est à Berne en Suisse chez Jean Studer, un négociant spécialisé dans les automobiles de collection. Celui-ci la revend alors à Alfred Senftein qui, au cours des années cinquante, lui fait adjoindre un toit rigide et la fait ainsi transformer en coach 2 + 2 par le carrossier local W. Martin. Elle reste en Suisse jusqu'à son rachat par Fritz Schlumpf le 29 mars 1963 à Erwin Eckert Classic Cars, un négociant alors spécialisé dans l'importation de voitures de course d'avant-guerre depuis les Pays de l'Est. La voiture a alors perdu son moteur d'origine qui portait le même numéro, 412 004, que son châssis. Son moteur actuel, numéro 422 004, provient lui de l'Alfa Roméo 8 C 2 900 A portant le numéro de châssis 412 017. Seulement six Alfa Romeo 8 C 2 900 A ont été produites de 1936 à 1938. Celle-ci est aujourd'hui l'une des neuf Alfa Romeo exceptionnelles présentées au musée de Mulhouse.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 412004.

Moteur huit cylindres en ligne, constitué par deux blocs de quatre cylindres en alliage léger avec chemises en acier, les deux blocs sont coiffés par une seule culasse en alliage léger à chambres de combustion hémisphériques, 2905 cm³, alésage x course: 68 x 100 mm.

Distribution deux arbres à cames en tête, deux soupapes par cylindre.

Alimentation deux carburateurs weber et deux compresseurs Roots.

Allumage par distributeur et bobine, une bougies par cylindre.

Transmission embrayage multidisques fonctionnant à sec, boîte de vitesse à quatre rapports et marche arrière, arbre, pont rigide, roues arrière motrices.

Châssis profilés en acier.

Freinage tambours avant et arrière de 430 mm de diamètre.

Suspensions avant à double triangulation avec bras tirés et combinés ressort/amortisseur, arrière à bras tirés et ressort transversal à lames semi-elliptique avec amortisseurs hydrauliques à levier de type Houdaille.

Roues à fils, fixation centrale, pneus: 5,50 x 19.

Puissance 220 ch à 5300 tr/mn.

Carrosserie Coach 2 + 2.

Voies 1,35 m, empattement: 3 m, longueur 5 m, poids: 1150 kg.

Cartouches moteur 8 cylindres 220 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
B. DI SANO

HISPANO-SUIZA K 6

1936

Au début des années trente, Hispano-Suiza, poussé par la concurrence américaine, renouvelle sa gamme. Au Salon de Paris en octobre 1931, la firme lance d'abord la fameuse J 12 une voiture motorisée par un prestigieux moteur à 12 cylindres en V de 9 420 cm³ délivrant plus de 200 ch ! En 1934, la crise économique ayant des répercussions directes sur la vente des automobiles à moteur de trop grosse cylindrée, le constructeur de Bois-Colombes propose alors la K 6. Présentée elle aussi au Salon de Paris en octobre, elle reprend le châssis de la J 12, et reçoit un tout nouveau moteur à six cylindres plus « raisonnable ». Si elle n'est pas la plus grande réussite de la marque, l'Hispano-Suiza K 6 bénéficie cependant de la même qualité de fabrication que ses aînées.
Avec son large châssis surbaissé, elle est aussi destinée à recevoir de très belles carrosseries. Ce nouveau modèle imposé par la conjoncture se vend assez bien, mais sa prometteuse carrière est interrompue par la nationalisation de l'industrie d'armement décidée par le Front Populaire. Hispano-Suiza, gros fabricant de moteurs d'avions depuis le début de la première Guerre Mondiale n'y échappe pas et cesse alors sa production automobile. Après 206 exemplaires, la K 6 disparaît donc en 1937, et avec elle, la fabrication de voitures Hispano-Suiza en France.
Selon les registres du constructeur, ce cabriolet à quatre places, dessiné par le carrossier Vanvooren à Courbevoie à la demande de l'usine, a tout d'abord été vendu le 10 décembre 1934 à la Verrerie de La Gare à Nesle-Normandeuse (Seine-Inférieure) puis revendu le 15 février 1937 à la Comtesse de Pastre. À partir de 1950, il est la propriété de Léonce Arnoult, de La Madeleine-Lès-Lille (Nord), puis est racheté par Fritz Schlumpf le 31 juillet 1961 à Paul Sac un spécialiste des voitures anciennes. Si elle possède toujours son moteur d'origine n° 333 036, cette K 6 est néanmoins équipée d'un radiateur à volets thermostatiques de J 12. Neuf autres Hispano-Suiza dont une autre K 6 et trois J 12 sont visibles au Musée.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 16027.

Moteur six cylindres en ligne, alésage x course: 110 x 110 mm, 5 183 cm³.

Distribution arbre à cames latéral et soupapes en tête.

Alimentation carburateur vertical Hispano-Suiza.

Allumage distributeur, une bougie par cylindre.

Electricité 12 V, magnéto.

Transmission boîte de vitesse à trois rapports et marche arrière, accolée au moteur, arbre et pont rigide, roues arrières motrices.

Châssis deux longerons en acier, avec traverses et croisillon.

Direction volant à droite, boîtier à vis sans fin et écrou régulé.

Freinage tambours avant et arrière de 470 mm de diamètre, commandé et assistance mécanique, brevet Birkigt.

Suspensions par ressorts à lames semi-elliptiques.

Roues à fils, fixation centrale, pneus: 16 x 45.

Puissance 120 ch à 3 200 tr/mn, puissance fiscale: 30 CV.

Carrosserie cabriolet quatre places réalisée par Vanvooren.

Voies 1,42 m, empattement: 3,42 m, longueur: 5,15 m, poids du châssis nu: 1 500 kg environ, poids de la voiture carrossée: 2 400 kg.

Vitesse de pointe vitesse d'utilisation recommandée: 90 à 100 km/h.

Cartouches moteur 6 cylindres, 145 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
T. DUBOIS

AVIONS VOISIN CLAIRIERE

★ TYPE C 28 ★

1936

Gabriel (1880) et son frère Charles (1882) ont été élevés par leur grand père maternel, M. Forestier, industriel à Neuville-sur-Saône. Il leur fera faire de bonnes études et leur temps libre des vacances sera occupé à l'apprentissage manuel de la menuiserie et de la mécanique. Gabriel fera un court passage dans une école d'architecture à Lyon, où il fera la connaissance de Noël Noël. Ces quelques années de formation artistique influenceront toute sa carrière.

Passionnés d'engins volants, Gabriel et Charles commenceront par les cerfs-volants pour devenir le premier constructeur mondial d'avion civils d'abord puis militaires. Les frères VOISIN seront les premiers au monde à construire des avions à structure métallique. Ils avaient déjà touché un peu à l'automobile avant la guerre, c'est l'orientation que Gabriel va donner à ses grandes usines d'Issy les Moulineaux. Les automobiles Avion Voisin sont peu nombreuses et n'ont jamais laissé indifférent. Les carrosseries bien proportionnées, entièrement en aluminium, toujours parfaitement finies. Les voitures sont novatrices et à la pointe du progrès. Elles feront le bonheur des plus grands et de la bourgeoisie.

Les crises successives et la deuxième guerre mondiale auront raison des belles Avions Voisin, parfois dépecées pour récupérer l'aluminium. Gabriel Voisin présentera après la guerre un ultime projet, le bi-scooter Voisin.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 53042.

Moteur six cylindres en ligne
de type sans soupapes,
alésage x course: 80 x 110 mm, 3315 cm³.

Distribution distribution à fourreaux
coulissants, système Knight.

Alimentation deux carburateurs
Zenith-Stromberg, pompe à essence
électrique, réservoir arrière.

Allumage bobine et rupteur,
une bougie par cylindre.

Electricité 12 volts.

Transmission embrayage multi
disque sec et boîte électromagnétique
Cotal-Voisin à quatre rapports
aux roues arrières par arbre et couple.

Châssis longerons en tôle
d'acier emboutí, et traverses.

Direction volant à droite et
boîtier à vis et secteur.

Suspensions avant et arrière, ressorts
semi elliptiques à lames avec coulisse.
Amortisseurs hydrauliques à levier.

Freinage à commande hydraulique avec
servocommande par dépression, avec tambours
avant et arrière de 340 mm de diamètre.

Roues à rayons, fixation centrale,
pneumatiques: 6.50 x 18.

Puissance 100 ch à 4000 tr/mn,
puissance fiscale 19 CV.
Carrosserie usine 4 places en tôle
d'aluminium, dessin Noël-Noël architecte.
Voie avant 1,50 m, voie arrière 1,29 m,
empattement 3,30 m, poids 1 160 kg.

Cariouches moteur 6 cylindres
140 km/h vitesse de pointe.

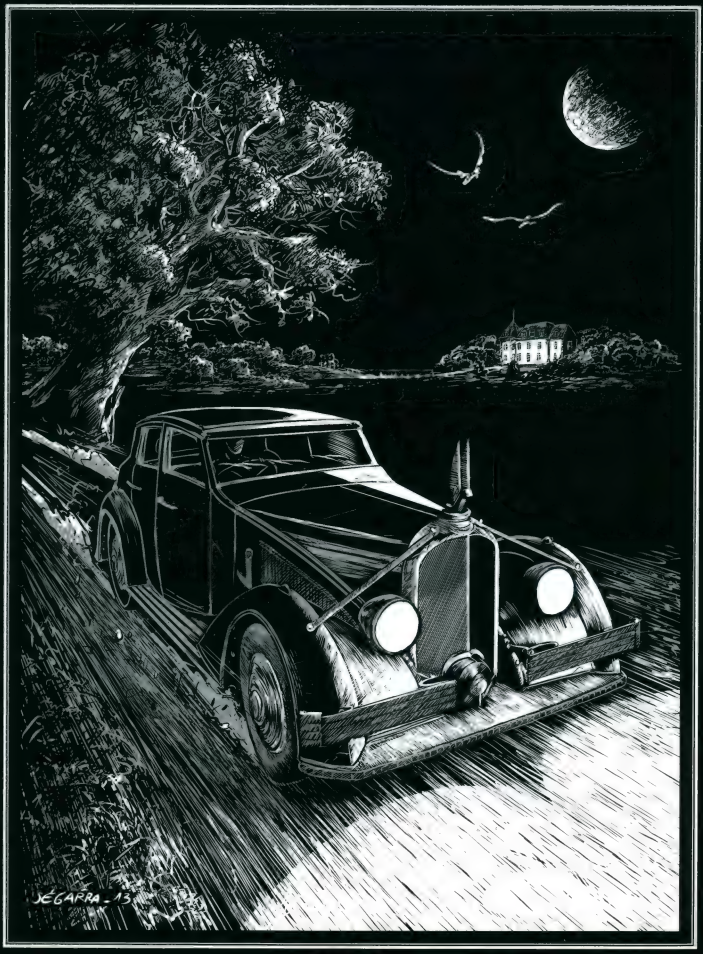


ILLUSTRATION DE
A. SEGARA

BUGATTI 57 S ATALANTE

1936

Présentée pour la première fois au Salon de Paris au mois d'octobre 1933, la Bugatti 57 entre en production au début de l'année 1934 et reçoit un tout nouveau moteur à huit cylindres en ligne de 3 257 cm³. Sa gamme comporte alors une berline (Galibier), un coach (Ventoux) et un cabriolet (Stelvio). Mais il faut attendre le printemps 1935 pour que soit présenté un prototype de coupé réalisé sur le même châssis. Dessiné par Jean Bugatti et achevé à l'usine de Molsheim le 12 avril, celui-ci est alors désigné faux-cabriolet. Il figure au catalogue à partir du Salon de Paris au mois d'octobre 1935, et prend le nom d'Atalante.

À ce même Salon de Paris 1935, Bugatti annonce la sortie d'un nouveau châssis surbaissé baptisé 57 S disposant d'un moteur plus puissant et disponible avec les mêmes quatre carrosseries que la Bugatti 57. Il faut cependant attendre la fin de l'été 1936 pour voir les premières Bugatti 57 S rouler. Elles se différencient des 57 par une calandre ovale en coupe-vent, en lieu et place de la calandre plate à volets thermostatiques chromés, et d'un capot surbaissé.

À partir du Salon 1936, les Bugatti 57 et 57 S sont déclinées en versions à compresseur, avec les mêmes carrosseries respectives, donnant naissance aux Bugatti 57 C et 57 SC. Elles sont proposées avec trois carrosseries, roadster, coupé Atlantic et coupé Atalante. Les deux premiers sont de véritables nouveautés, mais le roadster, revendu au peintre André Derain, reste un modèle unique tandis que seuls quatre exemplaires de la Bugatti Atlantic sont assemblés. Le coupé Atalante est dès lors disponible en quatre versions, deux sur châssis normal et deux sur châssis surbaissé, avec chacune un moteur différent allant de 140 à 200 ch!

Ainsi, 697 Bugatti 57, 93 Bugatti 57 C, 41 Bugatti 57 S et 2 Bugatti 57 SC sont produites. Sur ce total de 833 châssis, 370 reçoivent une carrosserie d'usine et 187 sont habillés par Gangloff. L'on en dénombre aussi 67 carrossés en coupé Atalante, la majorité par Bugatti, et par Gangloff. La production des Bugatti 57 S et 57 SC, trop coûteuses, est arrêtée au cours de l'été 1938 tandis que celle des Bugatti 57 et 57 C se poursuit jusqu'à la seconde Guerre Mondiale. Le musée de Mulhouse possède aujourd'hui pas moins de cinq Bugatti Atalante dont quatre à châssis surbaissé.

Cette Bugatti 57 S Atalante, châssis n° 57383 et moteur n° 4 S, est exceptionnelle puisqu'il s'agit ni plus ni moins de la première produite. Recevant une carrosserie d'usine, elle est achetée neuve au mois d'août 1936 auprès de Bucar, l'agent Bugatti de Zurich, par le suisse Kurt Fischer. Industriel installé à Baden, par ailleurs déjà propriétaire d'une Bugatti 57 Stelvio. Elle sort de l'usine de Molsheim le 4 septembre 1936 avec une livrée entièrement noire et de simples filets rouges. Alors que son compteur affiche quelque 38 924 km, Kurt Fischer la revend le 26 juin 1948 à un autre industriel suisse, Hans Wassmer, domicilié à Ennetbaden. À cette époque, elle a déjà perdu les trois joncs chromés qui ornaient les flancs de son capot à l'instar du prototype Aérolithe présenté au Salon de Paris 1935, et qui donnera naissance à la fameuse Bugatti Atlantic l'année suivante. Hans Wassmer la fait alors repeindre en gris uni. Au mois de janvier 1950, il la cède au financier bâlois Charles Renaud, autre grand amateur de Bugatti. Elle totalise alors 45 736 km. Walter König, un des plus anciens carrossiers suisses, installé à Bâle, est alors chargé de remplacer les phares obus par des phares profilés, tels que ceux montés à partir de l'été 1937. Il modifie aussi l'arrière comme sur les réalisations de Gangloff en 1939 et la repeint en noir avec une découpe jaune. En 1952, elle est équipée d'une boîte de vitesse Cotal et d'un circuit de freinage hydraulique par l'usine Bugatti elle-même. Elle participe ainsi à partir de 1954 à de nombreuses épreuves tant en Suisse, à Fribourg, qu'en Grande-Bretagne, à Prescott, où se déroule la mythique course du Bugatti Owner's Club. C'est aussi à la demande de Charles Renaud que ses roues d'origines sont remplacées par des roues plus petites de 17 pouces, mais la date de cette modification reste inconnue. Au cours de l'hiver 57, elle est proposée à la vente dans les pages de la revue Bugantics à condition que l'offre dépasse 4 000 dollars... Entre 1960 et 1962, le Français Henri Hauswald, un ancien mécanicien Bugatti installé dans un petit garage à Levallois l'équipe d'un compresseur lui donnant dès lors une configuration mécanique de Bugatti 57 SC. Elle est finalement rachetée à Charles Renaud par Fritz Schlumpf pour 17 000 francs suisses en 1962.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 57383.
Moteur huit cylindres en ligne, alésage x course 72 x 100 mm, 3257 cm³, lubrification par carter sec, deux pompes à huile.
Distribution deux arbres à cames en tête, deux soupapes par cylindre.
Alimentation compresseur licence Roots modifié Bugatti entraîné par le vilebrequin et monté en 1952, carburateur Zénith-Stromberg.
Allumage par magnéto, une bougie par cylindre.
Transmission boîte de vitesses mécanique Cotal à quatre rapports et marche arrière à présélection montée en 1952 en remplacement de la boîte de vitesse mécanique d'origine à quatre rapports et marche arrière. Roues arrière motrices avec arbre et pont rigide.
Châssis longerons et traverses en acier embouti.
Direction à droite, avec boîtier Bugatti à vis sans fin.
Freinage le système de freinage mécanique d'origine a été remplacé en 1952 par le montage d'un circuit hydraulique, quatre tambours de 400 mm de diamètre.
Suspensions ressorts avant à lames semi-elliptiques, ressorts arrière quart-elliptiques inversés. Amortisseurs à friction à l'avant, de Ram à bras perforé, et à l'arrière, Hartford tédirégliables.
Roues les roues de 18 pouces, montées à l'origine en 5,50 x 18 à l'avant et en 6,00 x 18 à l'arrière, ont été remplacées par des roues de 17 pouces entre 1950 et 1962.
Puissance 200 ch à 5500 tr/mn (avec compresseur), puissance fiscale: 19 CV.
Carrosserie coupé deux places réalisée par Gangloff.
Voies 1,35 m, empattement: 2,98 m, longueur: 4,50 m, hauteur: 1,38 m, poids: 1 250 kg.
Cartouches moteur 8 cylindres 215 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
L. PERINOTTO

TATRA T87

1937

Constructeur tchèque, Tatra est aujourd'hui avant tout connu pour produire des utilitaires et des poids lourds depuis 1898. Cependant, l'on oublie parfois qu'il a aussi été un grand constructeur automobile pendant plus d'un siècle, soit dès 1897 et jusqu'en 1998. Pionnier de l'industrie automobile en Europe Centrale, il a longtemps été réputé pour produire des grandes routières aux solutions mécaniques originales et aux lignes aérodynamiques novatrices. Mais Tatra est aussi renommé pour avoir produit des autocars, des autobus, des trolleybus, des tramways et des avions !

Au mois de mars 1934, le constructeur de Kopřivnice fait sensation en présentant une imposante limousine longue de 5,20 m et propulsée par un moteur arrière à huit cylindres en V de 60 ch refroidi par air. Les lignes de sa carrosserie particulièrement originale, inspirées des travaux de l'aérodynamicien Paul Jaray, sont dans le plus pur style Streamline, et avant tout dictées par une optimisation de la pénétration dans l'air. Baptisée T 77, cette voiture est l'œuvre de l'Allemand Erich Ubelacker et de l'Autrichien Hans Ledwinka. Ces deux ingénieurs renommés sont respectivement entrés au service du constructeur tchécoslovaque en 1921 et en 1927. Ils n'en sont d'ailleurs pas là à leur coup d'essai puisqu'ils ont déjà permis à Tatra de commercialiser des véhicules utilisant des solutions techniques particulièrement originales. Bien qu'elle soit novatrice, la T 77 n'a qu'une existence éphémère. Elle est remplacée à l'été 1935 par la T 77 A, plus longue de 20 cm et plus puissante de 10 ch. Deux nouveaux modèles font ensuite leur apparition en 1937, la T 87 et la petite T 97. Si cette dernière est équipée d'un nouveau moteur à quatre cylindres à plat, la T 87 reçoit une mécanique encore améliorée. Ainsi, avec ses 75 chevaux réels, son moteur V 8 lui permet d'atteindre quelque 160 km/h ! La T 77 A dont la vitesse de pointe dépassait les 150 km/h, voit quant à elle sa production s'achever l'année suivante en 1938. Le 10 octobre 1938, l'annexion du territoire des Sudètes fait passer l'usine Tatra de Kopřivnice sous contrôle allemand. Grâce au docteur Fritz Todt, l'inspecteur général des autoroutes allemandes et grand amateur de Tatra, la production de la T 87 est malgré tout maintenue jusqu'en 1942. La fabrication de la T 87 reprend cependant dès la paix revenue en Tchécoslovaquie, à l'heure où tous les autres constructeurs européens se relèvent à peine. Elle reçoit alors une nouvelle face avant dans laquelle les phares sont désormais totalement intégrés. Sa commercialisation s'achève finalement en 1950 après une production totale de quelques 3 056 exemplaires.

Celle-ci, portant le numéro de châssis 70 006 et équipé du moteur n° 12 786 345, est apparemment achetée neuve en Tchécoslovaquie où, à partir de 1948, elle appartient à un certain Raul C. Thiebaud habitant à Prague. Elle est ensuite la propriété d'un certain Biedermann domicilié dans l'Yonne, puis elle est revendue à Fritz Schlumpf le 31 juillet 1961 par François Sipp, spécialiste marseillais en matière d'automobiles de collection. Cette rare Tatra T 87 est alors exposée au Musée jusqu'à ce qu'elle soit mise en réserve en 1989. Elle n'en ressort que pour une restauration totale qui s'est achevée au printemps 2012.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 70006.
Moteur huit cylindres en V ouvert à 90° placé en porte-à-faux arrière, refroidi par air, alésage x course 75 x 94 mm, 2 958 cm³.
Distribution deux soupapes par cylindre et quatre arbres à cames en tête (deux par bloc-cylindres) commandés par chaîne double à rouleaux.
Alimentation carburateur Solex 30 PFIX
Allumage bobine et rupteur, une bougie par cylindre,
Electricité 12 V, batterie 60 A/h.
Transmission boîte-pont à quatre rapports et marche arrière placée devant le moteur, embrayage monodisque à sec, différentiel avec pignons à taille conique.
Châssis poutre de section carrée, ajourée sur les faces verticales, en forme de I ouvert vers l'arrière.
Direction vis globique et secteur.
Freinage commande hydraulique, quatre tambours de 380 mm de diamètre.
Suspensions roues avant indépendantes avec deux ressorts à lames transversaux semi-elliptiques formant parallélogramme. Roues arrière indépendantes à demi-essieux oscillants avec ressorts à lames quart-elliptiques inversés tirés, fixés à l'extrémité des branches du châssis en T. Amortisseurs hydrauliques à leviers licence Lockheed.
Roues 6.50 x 16.
Puissance 75 ch à 3 500 tr/mn. puissance fiscale 17 CV.
Carrosserie limousine cinq places, coque en acier fixé au châssis par l'intermédiaire de blocs en caoutchouc.
Voies 1,25 m, empattement : 2,85 m, longueur : 4,74 m, largeur : 1,67 m, hauteur : 1,50 m, poids : 1350 kg, garde au sol : 32 cm, consommation stabilisée à 135 km/h : 12,2 litres au 100 km.
Cartouches moteur 8 cylindres 160 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
SKIAV

ARZENS "LA GRANDE"

1938

Paul Arzens naît à Paris en 1903. Dès l'âge de 14 ans il entre à l'Ecole Nationale des Arts Décoratifs puis poursuit ses études à l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux Arts. Là, il suit les cours du peintre Lucien Simon et obtient son diplôme en 1930, à 27 ans. Toujours à Paris, il s'installe en 1932 rue de Vaugirard dans un atelier donnant sur une cour. Il y travaille sur de nombreux projets et dessine sa première locomotive. Son attrait pour le chemin de fer l'amène d'ailleurs à se construire un réseau miniature qui lui permet de juger les qualités dynamiques de ses créations ferroviaires. Il signe ainsi les lignes de plusieurs locomotives ainsi que des livrées pour des wagons. Grâce au financement que lui apportent des amis, Paul Arzens met aussi au point puis brevète au mois de février 1935 un embrayage centrifuge de sa création. Le mois suivant, toujours avec le même soutien amical, il achète une voiture américaine, une Chandler Six de 1927, afin de l'équiper de ce dispositif. Pour cela, Marcel Pauvert met à sa disposition son atelier et ses machine-outils du Grand Garage de La Porte Maillot à Paris. En 1936, celle-ci est parfaitement fonctionnelle et essayée par Robert Peugeot en personne. Pourtant très intéressé, le constructeur de Sochaux ne peut donner suite. Il a en effet présenté au mois d'octobre 1935 une 402 équipée de la boîte automatique de Gaston Fleischel, mais vient finalement de s'engager avec Cotal pour la fourniture de ses boîtes électromagnétiques à commande présélective... Ayant été présentée par les Actualités au mois de février 1937, cette voiture est utilisée jusqu'à la seconde Guerre Mondiale. Par la suite, seule la Citroën 2 CV AZ sortie au mois de septembre 1954 adoptera un embrayage centrifuge en grande série !
Entretemps, en 1938, Paul Arzens entreprend de moderniser sa Buick Standard de 1928 achetée, elle, en 1934. La carrosserie à armature de bois est déposée. Le moteur voit son rendement amélioré puis est accouplé à une boîte de vitesse mécanique de son invention et dotée d'un quatrième rapport surmultiplié. Enfin, la démultiplication du pont est modifiée en conséquence. La nouvelle carrosserie en tôle d'acier, avec une unique portière côté droit, est supportée par une structure mécanosoudée. Basse et profilée, elle correspond à un concept original et novateur, une ligne ponton avant l'heure. Pour l'allonger, les porte-à-faux avant et arrière sont généreusement augmentés. Le pare-brise panoramique est réalisé en Plexiglas, un nouveau matériau introduit en France par Alsthom en 1938. La banquette, unique, peut cependant recevoir jusqu'à quatre occupants de front, tandis que deux à trois enfants ou un adulte peuvent être accueillis dans le petit espace qui se trouve derrière celle-ci. Ainsi transfigurée par Paul Arzens lui-même, cette Buick Standard, qu'il baptise La Grande, est aussi suffisamment vaste et aménagée pour lui permettre de s'adonner à la peinture en extérieur tout en restant à son bord. Désormais plus légère et plus puissante, elle peut atteindre 180 km/h et consomme 13 litres aux 100 km. À partir de 1938 et jusqu'à sa disparition en 1990, Paul Arzens utilise cette voiture régulièrement. Elle est ensuite donnée par sa fille en dation à l'Etat en même temps que deux autres de ses automobiles, l'Œuf de 1942 et Le Carrosse de 1950 (dans sa version remaniée au début des années quatre-vingts) ainsi que la carrosserie nue d'une troisième, L'Electrique de 1941. Le 2 novembre 1992, le Musée national de l'Automobile de Mulhouse se voit confier par le Conservatoire national des arts et métiers la conservation de ces pièces exceptionnelles. Enfin, le surnom La Baleine, dont les journalistes sont si coutumiers, a été donné à cette voiture dès 1938 par le Duc de Trévise, ami de Paul Arzens.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis : 2001781.
Moteur : six cylindres, alésage x course 79,4 x 117,5 mm, 3487 cm³, n° 2106941. Refroidissement par radiateur d'origine et deux radiateurs additionnels latéraux avec ventilateurs électriques commandés depuis le tableau de bord.
Distribution : arbre à cames latéral et soupapes culbutées.
Alimentation : carburateur simple corps à cuve séparée.
Allumage : bobine et distributeur.
Electricité : 6 Volts, phares placés derrière la calandre.
Transmission : boîte de vitesse mécanique à quatre rapports, dont quatrième surmultiplié, et marche arrière. Embrayage mécanique, arbre, couple et roues arrière motrices. Contrairement à ce qui a longtemps été affirmé La Grande n'a jamais reçu d'embrayage ni de boîte automatique.
Châssis : à longerons emboutis de type Buick D Standard.
Direction : à vis sans fin.
Freinage : mécanique, quatre tambours de 320 mm de diamètre.
Suspensions : ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques à levier.
Roues : 5,50 x 16.
Puissance : 100 ch à 2800 tr/mn, puissance fiscale : 17 CV.
Carrosserie : roadster quatre places de front plus petite banquette additionnelle pour loger un adulte ou deux à trois enfants.
Voies avant arrière : 1,50 m, empattement : 2,90 m, longueur : 7 m, poids : 1500 kg.
Vitesse : 160 km/h.
Cartouches : moteur 6 cylindres 160 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
J. JOUVRAY

MERCEDES 540 K

1938

Digne héritière de la Mercedes 380 présentée au mois de février de 1933 et de la Mercedes 500 K, qui lui succède exactement un an après, la Mercedes 540 K est lancée au salon de Paris au mois d'octobre 1936. Evolution de cette dernière, elle en conserve le type, W 29, mais reçoit une mécanique plus puissante et des carrosseries au style plus moderne. Avec son moteur à huit cylindres en ligne, de 180 ch en version compressé, la Mercedes 540 K peut atteindre 170 km/h sans effort, malgré son poids total de 2,5 tonnes, et dans le plus grand silence. Toutes versions confondues, elle est proposée jusqu'en 1939 avec un total de 11 carrosseries différentes sous le type W 29 pour les modèles sur châssis standard, châssis à moteur reculé et châssis à empattement court. Mais la plus prestigieuse et la plus emblématique reste le fameux Spezial-Roadster sur châssis à moteur reculé disponible uniquement en 1936 et 1937. En 1936, 12 exemplaires d'une version spéciale à empattement long de la Mercedes 540 K sont produits sous le type W 24. Alors que la production de la Mercedes 540 K est officiellement arrêtée depuis quatre ans, un nouveau modèle, baptisé Version Spéciale Blindée, équipée de pneumatiques à l'épreuve des balles et reprenant le type W 24, est produit en 1943 et 1944. De toute évidence, cette ultime version de la Mercedes 540 K est destinées aux dignitaires nazis. Aussi, de 1936 à 1939, quand la Mercedes 540 K n'est pas carrossée par le très réputé atelier de l'usine Mercedes de Sindelfingen, elle est confiée aux plus grands noms de la haute-couture automobile d'alors. En tout, seulement 70 châssis nus de Mercedes 500 K puis 540 K, tous modèles confondus, sont ainsi commercialisés de 1934 à 1939. Sorti d'usine sous cette forme le 30 mai 1938, conformément à la commande n° 266 669, le cabriolet du musée en fait donc partie. Il est vendu à Robert Mietusch, un homme d'affaire habitant alors à Berlin, au 34 de la Momuscustrasse dans le quartier de Charlottenburg. Celui-ci l'a ensuite fait habiller en cabriolet. Il a alors confié cette tâche aux fameux carrossier berlinois Erdmann & Rossi, vieille maison réputée créée en 1906 et toujours en activité aujourd'hui. Au total, seuls 319 Mercedes 540 K toutes versions confondues sont assemblées jusqu'en 1944. Après la Seconde Guerre mondiale, cette Mercedes unique a apparemment connu un parcours quelque peu agité. Elle a en effet été retrouvée en Pologne par Rob de La Rive Box puis revendue, par le biais du négociant hélvétique Eckert Classic Cars, le 19 mars 1964 à Fritz Schlumpf.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 169402.

Moteur type M 24 II, N° 169402 - 1012401.1, huit cylindres en ligne avec compresseur Roots, alésage x course 88 x 111 mm, cylindrée 5 363 cm³, taux de compression de 5,2 à 1 jusqu'à 6,5 à 1 en fonction de l'indice d'octane du carburant utilisé, vilebrequin à neuf paliers, graissage sous pression.

Distribution engrenages, arbre à cames latéral, tiges et culbuteurs, deux soupapes en tête par cylindre.

Alimentation carburateur Laimler-Benz vertical à double corps et compresseur volumétrique Roots débrayable.

Allumage bobine et rupteur, une bougie par cylindre.

Electricité équipement Bosch, 12 V, dynamo.

Transmission embrayage monodisque à sec, boîte de vitesse à quatre rapports avec marche arrière, arbre avec cardans et pont.

Châssis cadre surbaissé avec longerons et traverses en acier emboutis.

Direction à galet et vis sans fin.

Freinage hydraulique à assistance à dépression Bosch-Lewandre, tambours de 460 mm de diamètre, frein à main sur les roues arrières.

Suspensions roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, double triangulation à l'avant et bras tirés à l'arrière.

Roues rudge, à rayons, de 17 pouces, à fixation centrale avec gros moyeux, pneumatiques 7.50 x 17.

Puissance 115 ch sans compresseur et 180 ch avec, à 3 400 tr/mn.

Carrosserie cabriolet deux/trois places réalisée par Erdmann & Rossi. Voie avant 1,53 m. Voie arrière : 1,55 m. Empattement : 3 29 m. Longueur : 5,25 m. Poids : 2 655 kg. Consommation : de 25 à 30 l selon utilisation du compresseur.

Cartouche moteur 8 cylindres 170 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
J. LEBRUN

BUGATTI 64

1939

Dès 1938, Jean Bugatti, le fils d'Ettore Bugatti, étudie un nouveau modèle dont la mise en fabrication est alors prévue pour le début de l'année 1940. Celui-ci est appelé à remplacer les trop coûteuses Bugatti 57 S et 57 SC à moteur de 3 257 cm³, dont la fabrication est arrêtée au cours de l'été de cette même année 1938, et, à terme les Bugatti 57 et 57 C figurant alors encore au catalogue.

Cinq châssis de Bugatti 64 sont construits, mais une seule voiture est achevée pour être exposée au Salon de Paris au mois d'octobre 1939. Le décès de son concepteur, Jean Bugatti, le 11 août précédent, lors de l'essai de la voiture victorieuse presque deux mois plus tôt au 24 heures du Mans, mais aussi l'avènement de la seconde Guerre Mondiale et l'annulation dudit salon, mettent un terme définitif au développement de cette belle voiture qui s'annonçait pourtant prometteuse. Son châssis très novateur reprend le dessin général de celui de la 57 S tout en étant plus « ventru », mais il est fabriqué en duralumin embouti et riveté. Le caisson est formé de deux profilés en U assemblés. Les pièces de renforts et l'auvent, boulonné au châssis, sont en alliage léger coulé.

Les essieux avant et arrière et la suspension avec amortisseurs hydrauliques télescopiques, bien que spécifiques, sont très semblables à ceux de la Bugatti 57. Parmi les nouveautés, l'on trouve des freins, de grand diamètre, à commande hydraulique et un arbre de transmission où les deux flectors sont désormais remplacés par des croisillons de cardan. Si, comme sur la Bugatti 57, l'embrayage est mécanique, la boîte de vitesse offre toujours quatre rapports, mais il s'agit ici d'une boîte électromagnétique Cotal à commande présélective.

Pour la mécanique, Jean Bugatti, porte son choix sur le moteur de compétition type 50 B II de 1937. Ayant considéré que la bonne cylindrée pour les voitures de sport et de compétition était alors de 4,5 litres, il avait développé ce nouveau moteur à huit cylindres sans compresseur. Issu du moteur de compétition à compresseur type 50 B I de 4 741 cm³ de 1935, sa cylindrée avait été ramenée à 4,432 litres en réduisant l'alésage de 107 à 100 mm. Chacun des deux arbres à cames en tête est aussi maintenant entraîné par chaîne (une par arbre à cames) et non plus par cascade de pignons. Offrant une parentée évidente avec la Bugatti 57 Atlantic, le dessin de la carrosserie de la Bugatti 64, lui aussi signé Jean Bugatti, offre une nouvelle image tout en s'incrivant dans la cointinuité stylistique de la marque de Molsheim. Il innove là encore en adoptant des glaces affleurantes (solution couramment utilisée aujourd'hui). À l'origine, des portes « papillon » empiétant sur le pavillon avaient même été prévues mais la solution plus classique avec charnières verticales et ouverture à contresens a finalement été retenue!

Baptisée « Voiture de Monsieur Jean » par les ouvriers et techniciens de l'usine, cet exemplaire authentique vendu à Fritz Schlumpf par la société Bugatti le 11 avril 1963 est aujourd'hui unique puisqu'il est le seul à avoir été achevé. Portant le numéro de châssis 64 001, équipé du moteur type 59 B II n° 3 et affichant 22 821 kilomètres en 2013, il est aujourd'hui complet, d'origine et parfaitement roulant. En effet, les châssis 64 002 et 64 003 sont aux États Unis chez des collectionneurs privés. Le premier, entièrement restauré, a reçu un moteur type 59 B III de 2 980 cm³ à compresseur ainsi qu'une « carrosserie-hommage » moderne, totalement apocryphe, censée évoquer l'œuvre de Jean Bugatti... Quant au second, il est équipé d'un moteur de 3 257 cm³ de Bugatti 57 et d'une carrosserie roadster réalisée en Belgique par De Dobbeleere au début des années soixante. Deux autres châssis, entièrement nus, sont conservés en France. Le premier, qui ne semble pas porter de numéro, appartient au Musée de Mulhouse tandis que le second, 64 005, est la propriété du collectionneur et spécialiste de la marque Robert Jarraud. Enfin, le musée de Mulhouse possède aussi l'authentique moteur de Bugatti 64, type 50 B II, numéro 2.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 64 001.
Moteur n° 3, type 50 B II, huit cylindres en ligne, alésage x course 84 x 100 mm, 4 432 cm³, villebrequin à neuf paliers lisses.
Distribution deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne, deux soupapes par cylindre.
Alimentation deux carburateurs à double corps Weber DO3 3-68.
Allumage: Allumage par bobine et rupteur.
Transmission embrayage monodisque à sec, boîte de vitesse électromagnétique Cotal à commande prédirective et quatre rapports, arbre avec cardans.
Châssis deux longerons en U en profilés aluminium embouti fermés et fermeture rivetée, avec deux traverses de renforts en alliage léger coulé Alpax Dural FR 4 3 et quatre traverses tubulaires classiques, une avant et trois arrière, en acier.
Direction à droite.
Freinage tambours sur les quatre roues à commande hydraulique. Tambours avant et arrière de 440 mm de diamètre.
Suspensions deux ressorts à lames semi-elliptiques, à l'avant, et deux ressorts quart-elliptique inversé, à l'arrière. Amortisseurs télescopiques hydrauliques.
Roues 17 pouces chaussées en 5.25-5.50 x 17, dimension d'origine 18 pouces.
Puissance 185 ch à 5 000 tr/mn, puissance fiscale 25 CV.
Carrosserie d'usine, en aluminium, dessinée par Jean Bugatti, coach quatre places.
Voies avant et arrière: 1,35 m.
Empattement: 3,30 m. Longueur: 4,85 m.
Poids: 1265 kg.
Cartouches moteur 8 cylindres 180 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
M. KŒNIGUER

MERCEDES-BENZ W154

1939

Apparue pour la saison des Grands Prix 1938, la Mercedes W 154 succède aux Mercedes W 25 et W 125 en répondant au nouveau règlement de l'AIACR (Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus) qui impose désormais une limitation de cylindrée tant pour les moteurs atmosphériques, 4 500 cm³, que compressés, 3 000 cm³. C'est cette seconde option que retient Rudolph Hulenhaut, l'ingénieur en chef du service compétition de la marque à l'étoile, pour donner le jour au M 154, un impressionnant moteur de 12 cylindres en V. Un très gros travail est fait pour réduire au maximum le centre de gravité. Ainsi, afin de positionner le pilote le plus bas possible et décaler l'arbre de transmission, le moteur est déplacé sur la gauche et positionné en biais, selon un angle de 6,5°, afin de faire passer l'arbre de transmission à gauche du pilote. La boîte de vitesse, solidaire du pont, est positionnée derrière lui. La carrosserie, réalisée en Elektron, alliage de magnésium et d'aluminium, est particulièrement légère et habille un châssis à longerons tubulaire ovales développé à partir de celui de la W 125. Fait de tubes de section ovale, celui-ci est en acier allié de nickel, de chrome et de molybdène. Confiées aux allemands Rudolf Carracciola, Herman Lang et Manfred Von Brauchitsch, ainsi qu'au britannique Richard Seaman, les Mercedes W 154 restent célèbres pour leur duel fratricide avec les Auto-Union Type D à moteur central, mais aussi pour avoir, avec ces dernières, littéralement dominé le sport automobile européen au cours des saisons 1938 et 1939. Si en 1938 les W 154 ont une calandre de grande dimension, celles-ci adoptent pour 1939 une forme ovale, plus simple et plus fine, mais aussi une carrosserie remaniée où le porte-à-faux avant est augmenté et le porte-à-faux arrière réduit. Un total de 15 Mercedes W 154 est assemblé en 1938 et 1939 sachant que la n° 13, vraisemblablement par superstition, n'a jamais vu le jour. Cet exemplaire conservé au Musée de Mulhouse qui porte le numéro de châssis 189.446 est donc la n° 16 et la dernière construite. Si elle n'a jamais couru en Grand Prix avant la seconde Guerre Mondiale, il semble bien qu'elle ait été à plusieurs reprises officiellement engagée sur certaines de ces épreuves en tant que voiture de réserve. Elle est aussi remise en route au début des années cinquante, lorsque Mercedes commence à préparer son retour officiel à la compétition internationale. Elle participe ainsi, conduite par Karl Kling, avec deux autres W 154, la n° 11 (châssis 189.441) et la n° 12 (châssis 189.442) confiées respectivement à Juan-Manuel Fangio et Hermann Lang, au grand prix Présidente Peron et au grand prix Eva Peron tous deux courus respectivement les 18 et 24 février 1951 sur le circuit de la Costanera Norte à Buenos-Aires en Argentine. Engagé sous le n° 6, Karl Kling se classe sixième puis deuxième, mais à chaque fois les Flèches d'Argent sont battues par la Ferrari 166 FL de l'argentin José-Froilan Gonzales, le tracé sinueux de la piste ne convenant pas aux voitures allemandes incapables d'exploiter alors toute la puissance de leur moteur suralimenté et d'atteindre leur vitesse de pointe. Ces deux épreuves devaient être une répétition avant de participer le 30 mai suivant aux célèbres 500 Miles d'Indianapolis, mais, devant le succès relatif de cette campagne argentine, l'équipe Mercedes préfère finalement ne pas honorer son engagement auprès des organisateurs Nord-américains. De retour en Allemagne, toujours dans l'optique d'un retour à la compétition en monoplace, la W 154 n° 16 est utilisée, dans le cadre d'essais sur autoroute et sur le circuit du Nürburgring. Elle reçoit ainsi diverses évolutions du moteur M 163, dont elle possède toujours la cloche d'embrayage spécifique, ainsi que divers dispositifs de suspension destinés à la future W 196. Cette voiture rejoint ensuite Untertürkheim et le musée du constructeur en 1952. Elle est finalement cédée à Fritz Schlumpf le 6 mai 1965 par le biais du négociant suisse Eckert Classic Cars qui en assure le dédouanement puis le transport. Le moteur qui l'équipe alors, et qu'elle possède encore aujourd'hui, est le M 154 n° H 17, soit le 17e sur, semble-t-il un total de 20 exemplaires construits. Auparavant, il a successivement été monté pendant la saison 1939 dans les W 154 n° 7 (châssis 189.437), n° 11 (châssis 189.441) et n° 6 (châssis 189.436). Aujourd'hui, seules neuf Mercedes W 154 ont survécu. Le musée de Mulhouse en possède une seconde qui a été vendue par Mercedes à Fritz Schlumpf le 8 mars 1966. Equipée du moteur M 154 n° H 6, et régulièrement exposée sans carrosserie, il s'agit justement de la W 154 n° 6 qui a, elle, activement pris part aux saisons 1938 et 1939.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 189446.
Moteur type M 154, n° H 17, 12 cylindres en V ouvert à 60°, chaque rangée de cylindres est composée de deux blocs borgnes en acier soudé de trois cylindres chacun, alésage x course 67 x 70 mm, 2 962 cm³, vilebrequin à sept paliers montés sur roulements à rouleaux, taux de compression variable de 5,95 à 1 jusqu'à 10,45 à 1 du fait du compresseur, graissage sous pression par deux pompes à engrenages, carter sec.
Distribution quatre arbres à cames en tête (deux par rangée de cylindres), quatre soupapes par cylindre.
Alimentation un compresseur Roots à deux étages et un carburateur double corps.
Allumage deux magnétos haute tension Bosch, une bougie par cylindre.
Transmission embrayage monodisque à sec, arbre, couple, boîte de vitesse à cinq rapports avec marche arrière, différentiel ZF (Zahnradiabrik) et pont de Dion.
Châssis deux longerons tubulaires ovales en alliage léger et traverses tubulaires en acier composé de nickel, de chrome et de molybdène.
Direction à vis sans fin.
Freinage tambours sur les quatre roues à commande hydraulique. Tambours avant et arrière de 400 mm de diamètre.
Suspensions triangulée avec deux ressorts hélicoïdaux, à l'avant, et essieu rigide avec jambes de force et barres de torsion longitudinales, à l'arrière. amortisseurs hydrauliques télescopique à l'avant et à levier à double action à l'arrière.
Roues 19 pouces à fixation centrale, pneumatiques Continental Ballon Extra en 6.00 x 19 à l'avant et en 7.00 x 19 à l'arrière.
Puissance 483 ch à 7800 tr/mn.
Carrosserie monoplace, réalisée en tôle d'Elektron, alliage de magnésium et d'aluminium.
Voie avant 1,47 m. Voie arrière 1,14 m. Empattement : 2,73 m. Longueur : 4,25 m. Hauteur : 1,25 m. Poids : 981 kg. Deux réservoirs montés en série, un devant et un derrière le pilote, permettant d'emporter 468 litres d'un mélange spécial fourni par Standard Oil composé à 88 % d'alcool de léthyl additionné, de 8,8 % d'acétone, de 4,4 % de nitrobenzène et de 0,8 % d'éther sulfurique.
Vitesse 330 km/h.
Cartouches moteur 12 cylindres 330 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
C. PAPAZOGLAKIS

ALFA-ROMEO 1900 C 52

★ DISCO VOLANTE ★

1952

En 1950, Alfa Romeo décide d'abandonner la production de sa 6 C 2 500 lancée en 1939, évolution de l'excellente 6 C 2 300 de 1934, et dont les origines remontaient tout de même à la 6 C 1500 de 1926. Elle est remplacée par l'Alfa Romeo 1900 qui marque une rupture technique dans sa production puisqu'elle est la première à adopter une coque autoportante et son moteur ne possède plus que quatre cylindres au lieu de six. Avec cette voiture, Alfa Romeo qui ne produisait jusqu'ici que des automobiles de très haut de gamme, change aussi sa stratégie industrielle avec ce nouveau modèle puisqu'elle se lance simultanément dans la production à la chaîne en grande série. L'Alfa Romeo 1900 est présentée à la presse le 2 octobre 1950 à Milan puis officiellement au Salon de Paris trois jours plus tard. Totalement novatrice, et malgré son « petit » moteur de 1900 cm³, comme ses glorieuses aînées en leur temps, elle ne tarde pas à s'illustrer en compétition. Et à tel point qu'elle est très vite surnommée par son constructeur « la voiture familiale qui gagne les courses ». Encouragé par ces succès, à la fin de la saison 1951, ce dernier décide d'orienter ses activités sportives vers la catégorie Sport en vue du nouveau championnat du monde sur circuit prévu pour la saison 1953. L'ingénieur Gioacchino Colombo, après un passage chez Ferrari, préside à nouveau aux destinées du programme compétition du constructeur milanais. En 1952, il fait alors construire trois voitures, châssis n° 1359/00001, n° 1359*00002 et n° 1359 00003, dérivées de la 1900, et dont la cylindrée du moteur est portée à un peu moins de deux litres. Utilisant un châssis-treillis tubulaire inédit, celles-ci reçoivent une carrosserie Superleggera brevetée, particulièrement originale, dessinée chez Alfa Romeo. Sa réalisation est confiée au célèbre carrossier Touring installé lui aussi à Milan. Leur forme novatrice, plate et effilée, leur donnant un air de soucoupe volante, est unanimement saluée et leur vaut le surnom de Disco Volante. Elle influencera de nombreuses voitures dont la fameuse Jaguar Type E présentée en 1961. Mais, cette carrosserie apparemment aérodynamique, les rend finalement instables à haute vitesse. Leur engagement officiel en compétition est alors annulé. Cependant, celles-ci sont malgré tout utilisées et exposées dans le cadre d'événements à des fins promotionnelles.

Celle du musée de Mulhouse est unique puisque, si elle possède une carrosserie de type spider, elle a par la suite vu ses flancs modifiés. Devenus parfaitement droits et moins enveloppants, ils sont cependant la preuve qu'Alfa Romeo a malgré tout tenté d'améliorer ces voitures. Avec cette carrosserie remaniée, elle a certes perdu un peu de son originalité originelle, mais elle n'en reste pas moins particulièrement intéressante. Avec cette nouvelle carrosserie, elle est alors prêtée par Alfa Romeo à divers pilotes italiens qui, entre les mois d'août 1952 et octobre 1954, l'engagent à titre privé dans dix compétitions transalpines dont les les célèbres Mille Miglia le 16 avril 1953 avec le comte Goffredo « Freddie » Zehender et A. de Giuseppe. Elle est apparemment ensuite vendue par l'usine au pilote suisse Jean « Willy » Ducrey de l'écurie genevoise La Meute. Avec, il participe de 1955 à 1959 à diverses compétitions en France et en Suisse telles la course de côte de Planfoy, le Circuit de Bremgarten, le Grand Prix d'Orléans et la course de côte de Kandersteg. Elle retourne ensuite en Italie lorsqu'elle est revendue à l'Italien Luigi Bellucci, puis se retrouve en possession du suisse Jean Studer, pilote et agent Alfa Romeo. Fritz Schlumpf la lui rachète le 3 avril 1963, la société Eckert Classic Cars se chargeant alors des formalités d'exportation vers la France. Aujourd'hui, les deux autres C 52 Disco Volante, dont l'une a été carrosée en coach, sont précieusement conservées au Museo Storico Alfa Romeo dans l'usine d'Arese située au nord de Milan.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis : 1359*00004.
Moteur : n° 1309*00502, quatre cylindres, monobloc en alliage léger avec chemises en fonte amovibles, alésage x course 85 x 88 mm, cylindrée 1997 cm³, taux de compression 8,75 à 1, vilebrequin à cinq paliers, graissage sous pression, échappement quatre en deux.
Distribution : deux arbres à cames en tête.
Alimentation : deux carburateurs double corps horizontaux Weber 32 40 IDL.
Allumage : allumage par magnéto, une bougie par cylindre.
Electricité : 12 volts.
Transmission : embrayage multidisques, boîte de vitesse à quatre rapports et marche arrière, arbre et pont.
Châssis : en acier avec structure tubulaire en aluminium.
Direction : à droite, à galet et vis sans fin.
Freinage : hydraulique, quatre tambours en aluminium de 360 mm de diamètre, avec ailettes de refroidissement axiales à l'avant et radiales à l'arrière.
Suspensions : roues indépendantes, triangles superposés et combinés ressort-amortisseur hydraulique à l'avant, essieu rigide, avec triangle supérieur, bras tiré inférieur, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques.
Roues : à rayons de 16 pouces, à fixation centrale de type Borrani, pneumatiques Pirelli Super Sport en 6.00 x 16 à l'avant et en 6.50 x 16 à l'arrière.
Puissance : 158 ch à 6500 tr/mn.
Carrosserie : spider deux places, en aluminium sur structure tubulaire en aluminium, réalisée par Touring selon son procédé breveté Superleggera.
Voies avant et arrière : 1,47 m.
Empattement : 2,21 m. **Longueur :** 3,80 m. **Hauteur :** 1,05 m. **Poids :** 735 kg.
Cartouche : moteur 4 cylindres 225 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
RÉGRIC

GORDINI 26S "LE CIGARE"

1952

Arrivé en France depuis son Italie natale en 1925 à l'âge de 26 ans, Amédé Gordini ouvre alors à Suresnes son propre garage. Spécialisé dans l'entretien et la mise au point des Fiat, il jouit très rapidement d'une excellente réputation et se fait naturaliser l'année suivante. En 1936, la société Simca, créée deux ans plus tôt par Henri-Théodore Pigozzi pour construire en France des Fiat sous licence, lui apporte son soutien officiel. Sa présence et ses succès en compétition depuis 1933, avec des Fiat puis des Simca-Fiat préparées par ses soins, ne sont pas passés inaperçus auprès de l'industriel italien! Après les Simca-Fiat 6 CV Balilla, c'est au tour des Simca 5 puis des Simca 8 avec leur moteur de 1100 cm³ de faire l'objet des transformations dont Amédé Gordini a le secret. Les victoires se succèdent avec, entre autres, celle au 24 Heures du Mans 1939. Sur l'une des six Simca Huit qu'il a engagées, il remporte avec José Scaron la dixième place derrière les voitures les plus puissantes du plateau. Mais se classe surtout aussi premier à l'indice de performance! L'association Simca-Gordini perdure après la seconde Guerre Mondiale, mais prend fin en 1951 lorsqu'Amédé Gordini souhaite développer de plus gros moteurs. La première voiture de sport équipée d'un six cylindres en ligne de sa création est ainsi engagée en course pour la première fois lors du Grand Prix de Pau le 14 avril 1952.

Au Salon de Paris au mois d'octobre 1952, Amédé Gordini fait sensation en présentant une nouvelle voiture, la Type 26 S, recevant un châssis de type 16 et annoncée équipée du moteur de type 22 de 2 262 cm³ délivrant 188 ch. Mais là n'est pas sa caractéristique principale. En effet, ce qui frappe avant tout sur cette dernière, c'est sa face avant originale et novatrice qui est constituée sur toute sa largeur et toute sa hauteur, d'une large calandre oblongue. Entourée d'un important jonc chromé, deux paires de phares de dimensions différentes sont logées dans cette dernière. Avec ses roues fils chromées et ses pneumatiques à flanc blanc, celle-ci ne manque pas d'allure bien que ses lignes simplifiées à l'extrême fassent alors rire les moqueurs... Son profil très particulier lui vaut d'être désignée Le Cigare chez Gordini même. Présentée carrossée en spider avec un large pare-brise, une version fermée est alors aussi envisagée, mais elle restera sans suite. Pour son premier engagement en compétition quelques mois plus tard, mais équipée d'un moteur Gordini six cylindres type 23, de 2 473 cm³, le n° 40, cette voiture s'illustre sous le n° 35 lors de l'édition 1953 des 24 Heures du Mans aux mains de Maurice Trintignant et Harry Schell lorsqu'elle termine sixième au classement général et première en catégorie 2 001 à 3 000 cm³. Le pilote étant à droite, la carrosserie a été fermée par une tôle sur le côté gauche, le large pare-brise remplacé par un plexi cintré et les passages de roues avant on reçu un imposant ourlet profilé qu'ils perdront l'année suivante. En 1953, elle prend ensuite successivement le départ du Grand Prix de l'Automobile Club du Nord, des 12 Heures de Reims, du Tour de France Auto et de la Carrera Panamericana. L'année suivante, elle est au départ du grand prix Sport du Maroc à Agadir, mais, accidentée sur le bateau lors de la traversée de la Méditerrannée, elle est réparée sur place et perd deux de ses quatre phares ainsi que son entourage de calandre chromé. Elle participe ensuite au grand prix Sport du Sénégal à Dakar. Absente en 1955, elle revient pour la saison 1956 avec un autre moteur type 23, le n° 31, ou 36 selon les sources, et participe à nouveau aux grands prix Sport d'Agadir et de Dakar, puis, équipée d'un moteur type 20, de 1988 cm³, le n° 37, aux Coupes de l'Usa (Union Sportive Automobile) sur l'autodrome de Linas-Monthéry. Elle termine sa carrière en 1957, année de ses deux dernières compétitions.

Elle est aussi utilisée à partir du 30 mai 1956 par Françoise Sagan, grande amatrice de vitesse et de voitures sportives. Afin de soutenir financièrement Amédé Gordini, celle-ci lui a en effet racheté la Type 24 S à moteur huit cylindres victorieuse au Tour de France Auto en 1953 avec Jean Behra et Alfred Barraquet. Cependant, l'achèvement de sa révision générale prévu pour le 31 mai ayant été reporté au 20 août suivant, Le Cigare est donc gracieusement mis à la disposition de la jeune romancière. Conservée ensuite par son constructeur, elle est finalement vendue à Fritz Schlumpf le 15 juin 1964 avec dix autres voitures. Contrairement à la quasitotalité des Gordini aujourd'hui survivantes, celle-ci n'a jamais fait l'objet de mélanges d'organes mécaniques, de châssis et de carrosserie dont, faute de moyens, Amédé Gordini était coutumier. Elle est donc aujourd'hui dans un état parfaitement authentique même si son historique en compétition possède encore quelques zones d'ombre auprès des spécialistes.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 0038, type 16, immatriculation d'origine 72 CB 75.
Moteur type 20 n° 39, six cylindres en ligne, cylindrée 1 988 cm3, alésage: 75 mm, course: 75 mm, vilebrequin sur 7 paliers +1.
Distribution double arbre à cames en tête entraîné par cascade de pignons, culbuteurs, deux soupapes par cylindre.
Alimentation trois carburateurs double corps Weber 38 DCO 3.
Allumage par magnéto Vertex.
Electricité 12 volts.
Transmission embrayage bidisque Gordini-Perodo, boîte de vitesse à quatre rapports et marche arrière, type 20 puis type 24 (Fiat modifié), arbre de transmission avec cardans, roues arrière motrices, pont arrière banjo suspendu avec renvoi, type 20 puis type 24 (Fiat modifié).
Châssis type 16 S, en alliage acier et chrome-molybdène composé de deux tubes formant longerons et trois traverses.
Direction à vis, volant à droite.
Freinage 4 freins à tambour à commande hydraulique, diamètre 305 mm.
Suspensions AV à bras tirés et poussés et barres antiroulis, suspension avant à roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux enfermés dans un carter étanche, amortisseurs hydraulique à levier Kessler. AR essieu rigide, double à triangle et barres de torsion, amortisseurs hydrauliques amortisseurs hydrauliques à levier Kessler barres stabilisatrices AV et AR (depuis 1954).
Roues à rayons Fudge-Borrani de 16 pouces, pneumatiques 600 x 15 ou Englebert 5.50 x 16 avant et 6.00 ou 6.50 x 16 arrière.
Puissance 175 ch à 6 500 tr/mn.
Carrosserie tôle d'aluminium sur structure en tubulaires aluminium.
Voies avant 1,14 m. Voie arrière 1,24 m.
Empattement 2,30 m. Longueur 4,15 m.
Poids 720 kg.
Vitesse 220 km/h.
Carrouchet moteur 6 cylindres 220 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
M. BOURGNE

MERCEDES 300 SL

1955

Après avoir tenté de revenir à la compétition sur circuit en 1951 avec des monoplaces de Grand Prix W 154 de 1939, Mercedes-Benz décide finalement de s'impliquer en catégorie Voitures de Sport à partir de 1952 avec un modèle entièrement nouveau la 300 SL type W 194. Équipées entre autres d'un châssis formé d'un treillis tubulaire recevant une carrosserie en aluminium de type coach, elle se voit aussi dotée du moteur à six cylindres de la Mercedes 300, le nouveau haut de gamme de la marque lancé au mois de novembre 1951. Du fait de la nature de son châssis qui ne permet pas d'adopter des portières conventionnelles, les dites portières, si elles s'arrêtent juste en dessous des glaces, font une importante échancrure dans le toit. Ressemblant plus à un accès de cockpit d'avion de chasse, celles-ci sont rapidement surnommées « portières papillon ». Pour faciliter l'accès au pilote, un volant basculant avec verrouillage est même adopté. Sur les cinq compétitions auxquelles la Mercedes 300 SL participe en 1952, elle se classe deuxième à la première, les Mille Miglia, puis remporte de façon magistrale les quatre suivantes, le Prix de Berne, les 24 Heures du Mans, le Grand Prix Anniversaire du Nürburgring et la Carrera Panamericana. Fort de ces succès, Mercedes envisage de poursuivre dans cette catégorie pour 1953, et une nouvelle version de la Mercedes 300 SL avec moteur à injection est prête dès avant la fin de l'année 1952. Mais, en haut lieu, l'on décide au dernier moment de tout abandonner pour mieux se concentrer désormais sur une participation au championnat du monde de Formule Un dès 1954.

De l'autre côté de l'Atlantique, le puissant importateur de voitures européennes, Max Hoffmann, pense que l'éphémère 300 SL a cependant désormais un avenir commercial. En 1953, il réussit ainsi à convaincre la direction de Mercedes-Benz qu'il existe aux États-Unis une véritable clientèle pour une voiture de série dérivée de ce modèle glorieux. Et, alliant le geste à la parole, il en commande sur-le-champ 1000 exemplaires ! C'est ainsi que, le 6 février 1954, la Mercedes 300 SL Coupe, type W 198, est présentée pour la première fois au salon de New York. Créant l'événement, ce nouveau modèle est bien évidemment largement inspiré des voitures de course de 1952. Comme elles, elle adopte le châssis treillis tubulaire, le moteur incliné à six cylindres, le volant basculant et les portières papillon. Surnommées ailes de mouette (*Gullwings*) par les Américains, celles-ci sont ici en version longues, descendant dans les pontons latéraux de la carrosserie, telles qu'elles sont apparues pour la première fois lors du Prix de Berne sur la voiture conduite par Fritz Riess. De la 300 SL prévue pour la saison 1953, elle hérite aussi de l'injection d'essence ! La Mercedes 300 SL Coupe est produite à 1400 exemplaires, dont 29 à carrosserie ultra-légère entièrement en aluminium et une voiture d'essai à carrosserie en plastique, entre le mois d'août 1954 et le mois de mai 1957. Elle est alors remplacée par la 300 SL Roadster qui est elle-même épaulée par la 300 SL Roadster Hardtop à partir du mois d'octobre 1958. Leur production cesse définitivement au mois de février 1963 après 1858 exemplaires produits.

La voiture du musée de Mulhouse est un peu particulière puisque c'est en fait la seule voiture de la collection qui ait été achetée neuve par Fritz Schlumpf. En effet, après avoir été livrée par chemin de fer à Paris le 20 septembre 1955, elle est la vedette du stand Mercedes-Benz au Salon qui se tient au Grand Palais. La liste de ses options est alors impressionnante. L'on y trouve des roues à fixation centrale Rudge avec enjoliveurs de jante et partie centrale assortie à la sellerie, des butoirs de pare-chocs, une peinture ivoire spéciale polie brillante, une trousse d'outillage ainsi qu'une sellerie en cuir noir et un jeu de bagages assortis faits sur mesure. Au mois d'octobre suivant, l'industriel mulhousien le fait immatriculer 300 CJ 68 et l'équipe de deux phares antibrouillard Marchal. Conservée en l'état, elle totalise aujourd'hui quelque 85 228 kilomètres.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 198040-5500732.
Moteur type M 198, N° 198980-5500735, six cylindres en ligne, incliné sur la gauche à 45°, injection directe, alésage x course 85 x 88 mm, 2996 cm³, taux de compression 8,55 à 1, graissage sous pression, carter sec avec réservoir d'huile positionné dans l'aile avant droite.
Distribution entraînement par chaîne double, arbre à came en tête, culbuteurs, deux soupapes par cylindre.
Alimentation pompe à injection mécanique Bosch,
Allumage allumage bobine et rupteur, une bougie par cylindre.
Électricité équipement Bosch, batterie et dynamo 12 volts 56 A/H.
Transmission embrayage monodisque à sec, boîte de vitesse à quatre rapports, 2e, 3e et 4e synchronisés, arbre avec cardans, pont arrière avec couple conique et différentiel, roues arrière motrices
Châssis treillis tubulaire en acier.
Direction à vis et recirculation de billes.
Freinage hydraulique, avec servofrein à dépression agissant sur les quatre roues, quatre tambours 260 mm de diamètre en alliage léger avec ailettes de refroidissement, frein à main sur les roues arrière.
Suspensions roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques. Double triangulation avec barre stabilisatrice, à l'avant, et pont suspendu avec bras oscillants guidés par tirants, à l'arrière.
Roues rudge en tôle emboutie à fixation centrale, 15 pouces, chaussées de pneumatiques Continental en 6.50 x 15.
Puissance 215 ch à 5800 tr/mn.
Carrosserie coach deux places, en tôle d'acier avec portières, capot et porte de coffre en aluminium.
Voies avant 1,40 m arrière: 1,45 m.
Empattement: 2,40 m. Longueur: 4,52 m.
Poids: 1295 kg. Consommation: 17 l.
Cartouches moteur 6 cylindres 260 km/h vitesse de pointe.

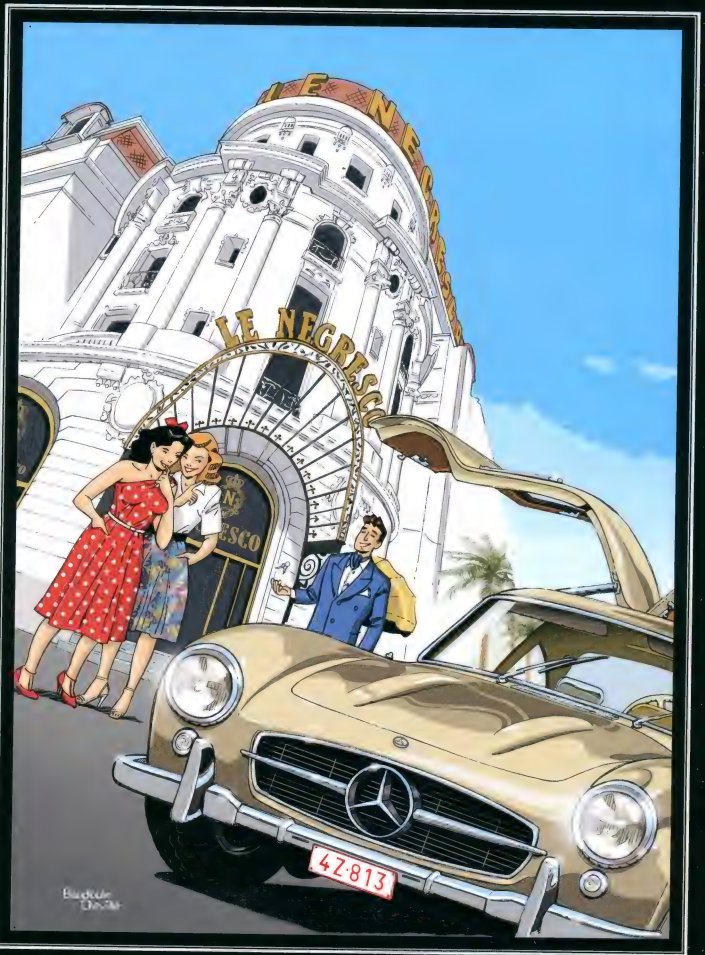


ILLUSTRATION DE
B. DEVILLE

MASERATI 300S

1956

C'est à Bologne, en Italie, qu'Alfieri Maserati crée la société Maserati le 1er décembre 1914. Avec ses frères Bindo, Ettore et Ernesto, il se consacre à la mécanique automobile travaillant pour les diverses usines locales. À partir de 1919, suivant les traces de son frère aîné Carlo décédé en 1910, Alfieri Maserati participe à diverses courses au volant de voitures spéciales préparées par ses soins. C'est ainsi que, dès 1925, il se consacre à la modification de voitures de marque Diatto. Mais, éternel insatisfait, il décide finalement de fabriquer entièrement ses propres voitures de sport ayant pour sigle les armes de Bologne, le trident de Neptune. Il en confie le dessin à Mario, le seul de ses frères devenu artiste plutôt qu'ingénieur automobile.

En 1926, il construit sa première voiture, la Maserati Type 26, équipée d'un moteur de 1500 cm³ qui est alors la seule à pouvoir concurrencer et battre la Bugatti Type 35 qui régnait alors sur tous les circuits. Alfieri décède en 1932 laissant ses trois frères aux commandes de l'entreprise. Mais, faute d'une gestion rigoureuse, et malgré les succès en compétition et une activité commerciale soutenue, ils doivent se résoudre à la revendre en 1937 à Adolfo Orsi. Cet industriel de l'aciérie s'attache alors leurs services pour dix ans et déménage l'entreprise à Modène en 1940.

En 1944, Maserati reprend son activité originelle et recrute pour cela l'ingénieur Alberto Massimino qui a déjà successivement fait la preuve de son grand talent chez Fiat, Alfa Romeo et Ferrari. Une nouvelle Maserati de compétition, la A 6, est ainsi présentée au salon de Genève en 1946. Leur contrat arrivant à terme, l'année suivante, Bindo et Ernesto Maserati décident, contrairement à Ettore, de quitter la société pour fonder la marque Osca. Le bureau d'études s'enrichit alors de Giulio Alfieri, Vittorio Bellentani et Gioachino Colombo. En 1951 sort l'A 6 GCM, puis l'A 6 SSG et, en 1954, l'A 6 2500, une Formule Un à moteur à six cylindres de 2 494 cm³. Particulièrement efficace aux mains de pilotes tels que Juan-Manuel Fangio ou Stirling Moss, elle est très vite rebaptisée 250 F.

Aussi, afin de participer au Championnat du Monde de voitures de sport en 1955, Maserati développe un nouveau modèle à partir du châssis et de la mécanique de cette dernière. Le moteur à six cylindres voit sa course passer de 75 à 90 mm pour obtenir une cylindrée de 2 993 cm³. Les freins et les suspensions sont à quelques détails près ceux de la 250 F. La carrosserie monoplace est remplacée par une carrosserie de type barquette biplace avec poste de conduite à droite réalisée en aluminium par la Carrozzeria Fantuzzi.

Après une saison 1955 en demi-teinte, faute de mise au point, la Maserati 300 S remporte ses deux premières victoires en 1956 avec Stirling Moss en Argentine, aux 1000 kilomètres de Buenos-Aires, puis avec Piero Taruffi en République Fédérale Allemande, aux 1000 Kilomètres du Nürburgring. Dans cette dernière course, la Maserati 300 S écrase littéralement la concurrence puisqu'elle s'octroie aussi les 2e, 3e et 4e places grâce, respectivement, à Harry Schell, Jean Behra et Stirling Moss.

Adaptée à la circulation sur route ouverte, la Maserati 300 S est réputée très fiable et agréable à piloter. Produite à 27 exemplaires, elle est cependant remplacée dès 1957 par la Maserati 450 S. Celle-ci, sortie des ateliers de Bologne le 4 avril 1956, porte le n° de châssis 3 060. Elle est livrée au baron Antonio Pucci qui la revend l'année suivante à la Scuderia Centro Sud de Guglielmo « Mimmo » Dei. Elle est engagée en compétition à au moins dix reprises entre 1956 et 1961. Parmi ses pilotes, l'on trouve Stirling Moss et Jean Behra en 1958 ou encore Maurice Trintignant en 1960. Sa seule victoire intervient cette même année, au Grand Prix de Rio de Janeiro avec Mario Cabral. Elle est finalement revendue à Fritz Schlumpf le 7 novembre 1964.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 3060.
Moteur n° 3060-35, six cylindres en ligne, alésage x course 84 x 90 mm, 2993cm³, graissage par carter sec avec pompe de pression et pompe de refoulement.
Distribution deux arbres à cames en tête.
Alimentation trois carburateurs double corps horizontaux Weber 48 DCO 3 (45 DCO 3 à l'origine).
Allumage deux magnétos, deux bougies par cylindre.
Electricité 12 volts, dynamo et régulateur.
Transmission par arbre, embrayage multidisque à sec, boîte-pont à quatre rapports et marche arrière avec couple et différentiel, roues arrière motrices.
Châssis tubulaire avec pontets en acier et aluminium.
Direction à droite.
Freinage hydraulique, tambours avant et arrière de 340 mm de diamètre en alliage léger avec ailettes de refroidissement.
Suspension triangles superposés avec combinés ressort-amortisseur à l'avant, et ressorts à lames semi-elliptiques transversaux, amortisseurs hydrauliques à levier et pont suspendu de Dion à l'arrière.
Roues horizon à rayons à fixation centrale de 16 pouces à l'avant et de 17 pouces à l'arrière, pneumatiques Dunlop Racing en 6.50 x 16 à l'avant et en 7.00 x 17 à l'arrière.
Puissance 280 ch à 7000 tr/mn.
Carrosserie: barquette sport réalisée par Fantuzzi en tôle d'aluminium, de type capot long, grilles latérales
Voies avant 1,30 m, voie arrière: 1,25 m.
Empattement: 2,50 m. Longueur: 4,20 m.
Poids: 754 kg à vide, sans roue de secours
Carrouches moteur 6 cylindres
290 km/h vitesse de pointe.

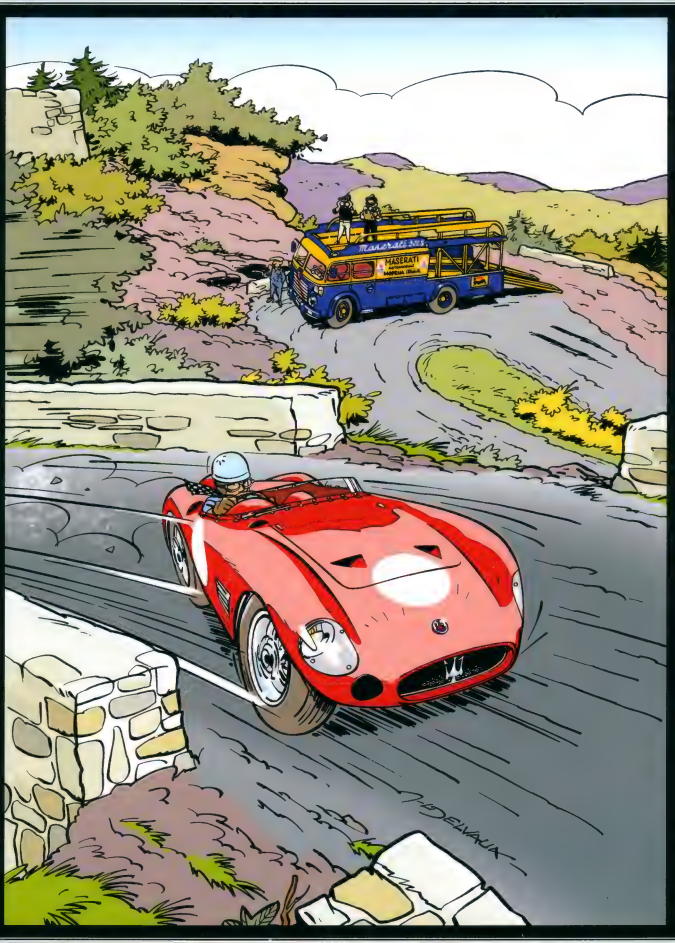


ILLUSTRATION DE
J.L. DELVAUX

FERRARI 500 TRC

SPIDER

1957

Né en 1898 à Modène, en Italie, Enzo Ferrari, fils de mécanicien, commence sa carrière comme pilote d'essai pour le constructeur CMN à la fin de l'année 1919. L'année suivante, il entre chez Alfa Romeo où il se révèle rapidement être un bon pilote de course montant régulièrement sur le podium. En 1923, il adopte sur ses voitures le cheval cabré noir sur fond jaune, l'emblème personnel de Francesco Baracca, le grand as de l'aviation italienne mort au combat en 1918. Six ans plus tard, il crée la Scuderia Ferrari qui se charge pour Alfa Romeo d'engager ses voitures en compétition. En 1940, il reprend sa liberté et construit sa première voiture sous la marque Auto Avio Costruzioni. Mais ce n'est qu'en 1947 qu'il crée sa propre marque basée à Modène et produit des voitures de course sous son nom. La première Ferrari à quatre cylindres est la fameuse monoplace 500 F2 au volant de laquelle Alberto Ascari remporte le Championnat du Monde des Pilotes en 1952 et 1953. Le chiffre 500 indique alors la cylindrée unitaire de chacun des quatre cylindres. Son moteur, dessiné par Aurelio Lampredi, est ensuite réutilisé pour une nouvelle barquette, la Ferrari 500 Mondial. Dès sa première course, les 12 Heures de Casablanca, courue au mois de décembre 1953, elle se révèle particulièrement efficace aux mains du même Alberto Ascari et de Luigi Villoresi puisqu'elle termine première de sa catégorie et deuxième au classement général derrière une Ferrari 375 MM bien plus puissante. En 1956 lui succède la Ferrari 500 TR, la première Ferrari Testa Rossa. Elle est ainsi dénommée parce que les deux caches culbuteurs de son moteur, un par arbre à cames, sont peints en rouge. Mécaniquement, elle se différencie de la 500 Mondial par l'adoption de suspensions à ressorts hélicoïdaux, d'une boîte de vitesse entièrement synchronisée et d'un embrayage à deux disques.

L'année suivante, en 1957, elle est remplacée par la Ferrari 500 TRC qui n'est en fait qu'une 500 TR modifiée conformément à la nouvelle annexe C du règlement du championnat du monde des voitures de course. Elle reçoit ainsi un habitacle plus large à deux places, deux portières au lieu d'une seule côté conducteur, un pare-brise sur toute la largeur et une capote amovible. Quant au réservoir de carburant, il est désormais placé en dehors de l'habitacle.

Cette Ferrari 500 TRC, une des 19 construites, est livrée neuve en Suisse en 1957 à Adrian Conan Doyle, le fils du célèbre romancier Sir Arthur Conan Doyle, l'auteur des aventures du non moins fameux détective Sherlock Holmes. À son volant, il participe à cinq compétitions. Quatre en 1957, les Six Heures du Forez à Saint-Etienne (France), le Grand Prix des Frontières à Chimay (Belgique), le Grand Prix de Suède à Kristianstad et le Grand Prix de Cadour (France). Puis une en 1958, le Grand Prix de Vienne couru sur la piste de l'aérodrome de Vienne-Aspern (Autriche). En 1959, on la retrouve aux mains du Suisse Jean Marmoud, agent Ferrari de Genève, pour la Journée d'Eaumorte, puis, en 1961, engagée aux 1000 kilomètres du Nürburgring par le Suisse Robert Jenny. Elle est alors conduite par le grand Jo Siffert, alors jeune débutant, et Siepp Liebl. Ensuite, cette Ferrari 500 TRC reçoit sur ses flancs des ouïes destinées à évacuer l'air chaud du compartiment moteur, puis elle est revendue à Fritz Schlumpf le 2 septembre 1964 par Paul Blancpain, pilote fribourgeois, ami et administrateur de Jo Siffert.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 0692 MDTR.
Moteur n° 0692 MDTR, quatre cylindres en ligne, alésage x course 90 x 78 mm, cylindrée 1985 cm³, culasse en alliage léger, chemises humides vissées, taux de compression 8,75 à 1, vilebrequin à cinq paliers, bielles polies avec pied monté sur coussinets minces, graissage sous pression, carter sec, avec une pompe de pression et une pompe de refoulement.
Distribution deux soupapes par cylindre, deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne.
Alimentation deux carburateurs double corps horizontaux Weber DOA 3.
Allumage deux bougies par cylindre, deux bobines et deux allumeurs.
Électricité 12 volts, dynamo et batterie.
Transmission embrayage deux disques à sec, boîte de vitesse à quatre rapports synchronisés (synchros Porsche) et marche arrière, différentiel ZF à glissement limité.
Châssis longerons et traverses tubulaires.
Direction à droite
Freinage hydraulique, tambours avant et arrière de 330 mm de diamètre.
Suspensions roues indépendantes, triangles superposés, barre antiroulis, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques à levier Houdaille à l'avant, et essieu rigide, bras oscillants, triangles simples, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques à levier Houdaille à l'arrière.
Roues Borrani à rayons et fixation centrale, de 15 pouces, pneumatiques Dunlop Racing en 5.50 x 16 à l'avant et en 6.00 x 16 à l'arrière.
Puissance 180 ch à 7000 tr/mn.
Carrosserie aluminium, réalisée par Scaglietti.
Voies avant 1,30 m, voie arrière: 1,25 m.
Empattement: 2,25 m. **Longueur:** 4,19 m.
Poids: 690 kg en ordre de marche.
Cartouches moteur 4 cylindres 245 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
E. VAN DER ZUIDEN

LOTUS 33

★ MONOPLACE F1 TYPE 33 ★

1964

Ingénieur en aéronautique, Colin Chapman commence dès 1948 à modifier une Austin Seven pour s'adonner à sa passion toute britannique du sport automobile et, particulièrement, les épreuves de trial. S'attachant à alléger tout ce qui peut l'être pour améliorer le rendement, il réalise d'année en année des voitures de plus en plus efficaces. Le succès étant au rendez-vous, il devient constructeur à part entière et crée sa première société Lotus Engineering Company en 1952 pour commercialiser la Lotus MK VI, le sixième modèle Lotus... Petit à petit, Colin Chapman oriente ses activités vers les voitures de circuit. En 1957, il présente la Lotus 12, une Formule Deux qui, équipée d'un moteur Coventry Climax, fait ses débuts en Formule Un l'année suivante au très prestigieux Grand Prix de Monaco avec un jeune débutant répondant au nom de Graham Hill. Si la voiture reprend une architecture classique avec un châssis tubulaire et un moteur avant, le génial anglais ne tarde pas à faire preuve de son sens de l'innovation. En 1960, la Lotus 18, la première Lotus à moteur arrière, reçoit une carrosserie en fibre de verre. Elle est alors la première Lotus à remporter une victoire en Formule Un, au Grand Prix de Monaco, avec Stirling Moss. En 1962, Colin Chapman présente la révolutionnaire Lotus 25, la première Formule Un à carrosserie monocoque. Elle est remplacée en 1964 par la Lotus 33 qui en est ni plus ni moins qu'une évolution. Apparue lors de la troisième manche de la saison, au Grand Prix de Belgique, elle court quelque temps en parallèle avec la Lotus 25, puis est définitivement adoptée à partir du Grand Prix d'Allemagne. La saison 1964 est en fait une saison de mise au point pour la Lotus 33. Lotus termine troisième au Championnat du Monde des Constructeurs et son fidèle pilote, Jim Clark, occupe la même place au Championnat du Monde des pilotes. La saison 1965 est en revanche celle de la consécration pour la Lotus 33 avec six victoires, six pôles positions, six meilleurs tours en course, le titre de Champion du Monde des Constructeurs et, pour Jim Clark, le titre de Champion du Monde des Conducteurs ! En cours de saison 1967, elle laisse définitivement sa place à la Lotus 49.

Cette Lotus 33 portant le numéro de châssis 33 R 9 est une ancienne voiture d'usine de l'écurie Lotus. Elle est la deuxième construite sur un total de huit voiture numérotées de 7 à 14, les numéros 1 à 6 ayant été attribués à la Lotus 25. Utilisée de 1964 à 1966, elle est essentiellement conduite par le pilote Britannique Mike Spence et parfois par Jim Clark ainsi que par Peter Arundell. En 1965, elle remporte le Grand Prix de Hollande avec Jim Clark et la Course des Champions à Brands Hatch avec Mike Spence. L'année suivante, Peter Arundell se classe troisième à son volant au Grand Prix d'Afrique du Sud. Elle est aussi accidentée en course à deux reprises en 1965, avec Jim Clark et Peter Arundell. En 1966 elle est revendue au pilote suédois Joakim « Jo » Bonnier. S'il ne court pas avec en Formule Un, elle participe cependant au tournage du fameux film de la MGM, Grand Prix, avec James Garner, Yves Montand, Eva Marie Saint et Françoise Hardy. Au début de l'année 1967, elle est rachetée par le Suisse Joseph « Jo » Siffert qui la revend à son tour à Fritz Schlumpf le 10 juillet suivant.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 33 R 9.
Moteur Coventry Climax FWUD, huit cylindres en V ouvert à 90°, alésage x course 65 x 60 mm, 1495 cm³, taux de compression : 12 à 1.
Distribution quatre soupapes par cylindre commandées par poussoirs hydrauliques et deux arbres à cames par banc entraînés par chaîne.
Alimentation injection directe, pompe mécanique Lucas et rampes pour moteur Coventry Climax FWUF.
Allumage une bougie Lodge de 10 mm par cylindre, allumage Lucas transistorisé type 3 GC.
Électricité 12 volts.
Transmission embrayage placé derrière le moteur, mécanisme à diaphragme Borg et Beck, boîte de vitesse ZF 5 DS 10 à cinq rapports et marche arrière avec différentiel et demi-arbres, roues arrière motrices.
Châssis structure monocoque en aluminium assemblée par rivetage.
Direction boîtier à vis.
Freinage hydraulique à double circuit, disques non ventilés Girling de 270 mm de diamètre à l'avant et à l'arrière.
Suspensions bascuteurs, triangles inférieurs, combinés ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques internes et barre antiroulis à l'avant, et MacPherson à double barre de poussée, triangle inférieur, combinés ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques externes et barre antiroulis réglable à l'arrière.
Roues Lotus de 13 pouces en alliage léger, pneumatiques Goodyear Nylon en 5.50 x 13 à l'avant et en 7.50 x 13 à l'arrière
Puissance 210 ch à 10500 tr/mn.
Carrosserie éléments d'habillage en polyester stratifié
Voies avant arrière : 1,40 m.
Empattement : 2,35 m. Longueur : 3,61 m.
Hauteur 0,84 m. Poids : 451 à 455 kg selon comguration.
Cartouches moteur 8 cylindres
260 km/h vitesse de pointe.

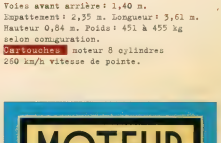


ILLUSTRATION DE
M. JANVIER

FERRARI 250 LM

1965

Issue de la lignée des Ferrari 250 inaugurée en 1952, la Ferrari 250 LM descend donc en droite ligne des 250 S, 250 MM, 250 Monza, 250 Testa Rossa, 250 P et 250 GTO. Il lui revient d'ailleurs la lourde tâche de succéder à cette dernière en se montrant tout aussi glorieuse en s'opposant à la nouvelle Ford GT 40. Mais elle n'est pas pour autant une évolution de sa devancière puisqu'elle est en fait développée à partir de la Ferrari 250 P non moins brillante. En effet, en dépit d'une brève carrière au cours de la saison 1963, celle-ci s'est quand même attribué la victoire aux 12 Heures de Sebring, aux 24 Heures du Mans et aux 1000 kilomètres du Nürburgring. De plus, elle a ainsi permis à Ferrari de remporter son neuvième titre de Champion du Monde des Constructeurs en catégorie Voitures de Sport! Comme la Ferrari 250 P, la 250 LM est donc dotée d'un moteur V 12 en position centrale-arrière. Présentée au Salon de Paris au mois d'octobre 1963, elle voit cependant son homologation en catégorie GT refusée par la toute puissante Commission Sportive Internationale. En effet, contrairement à Enzo Ferrari, celle-ci ne la considère pas comme une évolution de la 250 GTO, et le minimum de 100 exemplaires, exigé pour homologuer tout nouveau modèle, n'a en effet pas encore été produit... Malgré les tentatives du Commendatore en personne, rien n'y fait! La 250 LM doit donc courir en catégorie Prototype... Elle n'est plus alors au centre des préoccupations de Maranello et seulement 32 exemplaires sont finalement construits jusqu'en 1966. Cela ne l'empêche cependant pas de révéler toutes ses qualités en remportant sa première course, les 12 Heures de Reims 1964 avec Graham Hill et Joakim « Jo » Bonnier, et de triompher magistralement aux 24 Heures du Mans 1965 avec Jochen Rindt et Masten Gregory en profitant habilement de la débâcle des Ford GT 40 et des Ferrari officielles engagées en catégorie Prototype. Portant le numéro de châssis 5 975, la 250 LM du musée est une véritable voiture de course en configuration route. Elle est vendue en 1964 avec un moteur de trois litres par Tore Bjurström, l'importateur suédois, à son compatriote Helge Pehrsson, Ferrariste passionné. Alors qu'il s'apprête à se rendre à l'usine de Maranello pour en prendre livraison, Mike Parkes, ingénieur, pilote et essayeur maison, la pulvérise au cours d'une ultime séance d'essais. Totalement irréparable, une seconde Ferrari portant le même numéro de châssis est alors construite et livrée au mois de février 1965. Elle est, cette fois-ci, équipée d'un moteur de 3,3 litres de Ferrari 275 LM. Commandée en configuration Route, elle reçoit une sellerie complète Luxe, une peinture spéciale multicouche rouge Ferrari, un échappement Route, une trousse d'outillage, un embrayage renforcé, un différentiel Route ainsi que des amortisseurs Confort. Est aussi fourni un jeu de quatre roues Borrani de rechange chaussées de pneumatiques à usage routier Dunlop R6.
Avec celle-ci, Helge Pehrsson participe à trois courses organisées par le Sportvagnsklubb of Stockholm sur la piste de l'aéroport de Skarpnäck. En 1967, il succède à Tore Bjurström qui vient de décéder, et devient importateur de la marque au cheval cabré en Suède. L'utilisant finalement très peu, il décide de se séparer de sa Ferrari 250 LM au mois de juin 1969. C'est donc par l'entremise du Genevois Georges Filipinetti, créateur de l'écurie éponyme, qui se charge de toutes les formalités d'importation et de dédouanement, que Fritz Schlumpf s'en porte acquéreur le 21 juin 1971. De toutes les survivantes, cette Ferrari 250 LM est certainement celle qui possède aujourd'hui le plus petit palmarès... Mais il est vrai aussi qu'elle ne totalise que 2 000 kilomètres!

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 5975.
Moteur n° 11/5975, 12 cylindres en V ouvert à 60°, position centrale arrière, alésage x course 77 x 58,8 mm, 3286 cm³, lubrification par carter sec et deux pompes à huile, échappement spécial pour usage routier.
Distribution deux soupapes par cylindre, deux arbres à cames en tête, montés sur rouleaux, entraînement par chaînes, par arbre à cames.
Alimentation six carburateurs double corps verticaux Weber 38 DCN 1.
Allumage deux bobines et magnéto-distributeur Magneti Marelli S 85 A, une bougie par cylindre.
Électricité 12 volts, alternateur.
Transmission embrayage monodisque à sec, boîte de vitesse à cinq rapports non synchronisés, demi-arbres et différentiel, roues arrière motrices.
Châssis multitubulaire.
Direction à droite, boîtier à vis sans fin.
Freinage double circuit hydraulique, disques de 250 mm de diamètre dans les roues avant et de 300 mm de diamètre à l'arrière accolés à la boîte de vitesse.
Suspension quatre roues indépendantes, double triangulation, combinés ressort-amortisseur et barre antiroulis à l'avant, essieu brisé articulé avec double triangulation, bras tirés et combinés ressort-amortisseur réglables à l'arrière.
Roues borrani, à rayons à fixation centrale, de 15 pouces, pneumatiques Dunlop Racing en 5.50 L x 15 à l'avant, plus roue de secours, et 7.00 L x 15 à l'arrière.
Puissance 305 ch à 7 500 tr/mn.
Carrosserie berlinette deux places, en aluminium, version client, dessinée par Pininfarina et réalisée par Scaglietti.
Voies avant 1,35 m, voie arrière: 1,34 m.
Empattement: 2,40 m. Longueur: 4,09 m. Largeur: 1,70 m. Hauteur: 1,12 m. Poids: 900 kg.
Deux réservoirs d'essence latéraux.
Carrouchel moteur 12 cylindres
280 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
R. ORTIZ

PORSCHE 908 LH

1968

Dès le début des années cinquante, Porsche, jeune constructeur, sait que les courses d'endurance sont à la fois un excellent banc d'essai pour ses voitures, mais aussi la meilleure des publicités qui soit, tant auprès du grand public que des amateurs avertis. Ainsi, la première participation aux 24 Heures du Mans d'une voiture portant son nom, une 356 coupé Gmünd, date de 1951. En 1963, une évolution du moteur à huit cylindres de la Porsche 804 de Formule Un de 1962 est monté pour la première fois dans une Porsche d'endurance, la 718/8, puis sous le capot de la Porsche 904/8 en 1964. En 1966, la nouvelle réglementation du Championnat du Monde d'Endurance entre en vigueur et porte la cylindrée maximum des moteurs des voitures de la nouvelle catégorie P (prototypes à carrosserie fermée) à trois litres. Porsche présente donc une nouvelle voiture, baptisée 908, équipée d'un tout nouveau moteur à huit cylindres à plat. Par rapport au moteur à huit cylindres de la 904/8 qui faisait 1985 cm³, l'augmentation de la cylindrée, avec maintenant 2996 cm³, est de l'ordre du tiers! Avec la Porsche 908, l'écurie de Stuttgart dispose enfin d'une voiture qui lui permet de briguer la victoire au classement général dans les courses d'endurance et, surtout, aux 24 Heures du Mans.

Cependant, lors de la saison 1968, la 907 de 1967 avec son moteur à six cylindres s'adjuge la victoire dans les deux premières et la cinquième manche. La 908 doit attendre la sixième manche, les 1000 km du Nürburgring, pour enfin monter sur la plus haute marche du podium avec le Suisse Joseph « Jo » Siffert et le Britannique Victor « Vic » Elford. Mais c'est là sa seule victoire de la saison... Elle ne termine en effet que troisième lors des 24 Heures du Mans, derrière une 907 L semi-officielle, à moteur à huit cylindres de 2,2 litres, retenue à titre de suppléante... Chez Porsche, on commence à ne plus vraiment croire en la 908, et on se tourne vers une nouvelle voiture à moteur à douze cylindres, la Porsche 917! Cependant lors de la saison 1969, grâce à une carrosserie modifiée, la 908 révèle tout son potentiel et remporte d'affilée les Six Heures de Brands Hatch, les 1000 km de Monza, la Targa Florio, les 1000 km de Spa-Francorchamps et les 1000 km du Nürburgring! Si elle échoue ensuite de peu aux 24 Heures du Mans, devancée de seulement 120 mètres par la Ford GT 40 pilotée par le Belge Jacky Ickx au terme d'un duel mémorable, elle remporte ensuite les deux dernières manches de la saison, les Six Heures de Watkins Glen et les 1000 km de Zeltweg. En 1969, Porsche remporte donc brillamment le Championnat du Monde des Voitures de Sport, mais la victoire au Mans reste toujours à conquérir. Ce sera chose faite en 1970 avec une 917. Les dernières Porsche 908 sont revendues à des écuries privées en 1972 qui les font courir, pour certaines, jusqu'au début des années Quatre-vingt.

Celle-ci, une 908 LH, Lang Heck (longue queue), est une ancienne voiture d'usine. En 1968, elle commence par être présente, en août, aux 500 km de Zeltweg en Autriche, mais en tant que mulet, et ne prend pas le départ de la course. Ensuite, avec Rolf Stommelen et Jochen Neerspach, elle termine troisième aux 24 Heures du Mans, en septembre, puis 12e aux 1000 km de Paris, en octobre, avec Herbert Linge et Robert Buchet. Après l'avoir au cours de la saison 1969, associé au Britannique Brian Redman, Jo Siffert la rachète, mais ne court pas avec. Il la loue pendant l'été 1970 à la société de production Solar pour le tournage du film de Steve McQueen, Le Mans, ce qui lui vaut d'apparaître comme figurante dans cette superproduction sortie l'année suivante. En 1972, après la disparition tragique de « Jo » Siffert, le 24 octobre 1971 au volant de sa BRM de Formule Un à Brands Hatch, l'écurie Jo Siffert ATE Racing, créée pour l'occasion, lui rend hommage lors des 24 Heures du Mans 1972. Cette Porsche 908 est alors sortie de sa retraite et est engagée avec l'équipage Reinhold Joest, Michel Weber et Mario Casoni. Comme en 1968, lors de sa première participation à l'épreuve mancelle, elle franchit la ligne d'arrivée en troisième position! Elle tire ensuite définitivement sa révérence et regagne la Suisse. En 1973, Paul Blancpain, le gérant des activités d'achat et vente de voitures de course et de voitures anciennes de Jo Siffert, écrit à Fritz Schlumpf pour lui proposer plusieurs voitures dont cette Porsche 908. Dans sa lettre, il affirme qu'à son volant, en 1969, son ami avait remporté les 500 Miles de Brands Hatch, les 1000 km de Monza, les 1 000 km de Spa-Francorchamps, les 1000 km du Nürburgring et les Six Heures de Watkins Glenn... Par ailleurs, il indique aussi dans son courrier qu'elle a été conduite par Steve McQueen en personne lors du tournage du film Le Mans! Elle rejoint finalement la collection du musée au mois de juillet 1974 via le négociant suisse Eckert Classic cars.

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis : 908013.
Moteur n° 908013, type 916001, huit cylindres opposés à plat, de type Boxer, en position centrale arrière, refroidissement par air forcé avec turbine horizontale, alésage x course 84 x 66 mm, 2997 cm³, taux de compression 10,4 à 1, graissage sous pression avec carter sec, soupapes refroidies au natrium, bielles et visserie d'équipage mobile en titane, pistons en aluminium, cylindres en aluminium traités, carters et couvercles en magnésium, poids 178 kg.
Distribution deux soupapes par cylindre, quatre arbres à cames en tête (deux par rangée de quatre cylindres), entraînement composé par trois chaînes, une principale et deux secondaires (une par rangée de cylindres).
Alimentation injection mécanique Bosch.
Allumage deux bobines Bosch et magnéto-distributeur Bosch, une bougie par cylindre.
Electricité 12 volts avec génératrice.
Transmission embrayage Sachs à trois disques à sec, boîte de vitesse à cinq rapports et marche arrière, différentiel et demi-arbres, roues arrière motrices.
Châssis multitubulaire en aluminium (en acier sur les Porsche 908001 à 908011).
Direction à droite.
Freinage deux circuits hydrauliques séparés, disques avant et arrière de 280 mm de diamètre.
Suspensions à double triangulation et combiné ressort hélicoïdal-amortisseur télescopique à l'avant, et bras tirés, combiné ressort hélicoïdal-amortisseur télescopique et barre stabilisatrice à l'arrière.
Roues de type Porsche de 15 pouces à cinq branches en aluminium moulé, pneumatiques Firestone Super Sport 9P en 5.50/12 : 20 x 15 à l'avant et en 4.25/10.60 x 15 à l'arrière.
Puissance 350 ch à 8400 tr/mn.
Carrosserie polyester stratifié, aileron stabilisateur arrière en aluminium en trois parties, partie centrale fixe, parties mobiles actionnées par commande manuelle à partir du poste de pilotage.
Voie avant 1,48 m, voie arrière: 1,45 m. Empattement : 2,30 m. Longueur : 4,84 m. Hauteur : 1,47 m. Poids : 680 à 705 kg, selon version.
Cartouches moteur 8 cylindres 320 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
D. GONZALEZ

FERRARI 312 B

★ MONOPLACE F1 ★

1970

L'implication de Ferrari en Formule Un, via sa célèbre Scuderia, est historique et exemplaire. Non seulement, celle-ci ne s'est jamais interrompue depuis la création de la discipline et sa première course en 1950, mais, en plus, des cinq constructeurs en lice cette année-là, il est le seul à y être encore impliqué aujourd'hui. Ayant terminé la saison 1969 à la cinquième place du classement des constructeurs avec seulement sept points, le pire de tous ses résultats en Formule Un, la Scuderia Ferrari décide de réagir en 1970. Pour cela elle présente une évolution de sa 312, baptisée 312 B, équipée d'un tout nouveau moteur à 12 cylindres à plat, dit « boxer » et d'où la nouvelle désignation. En fait, celui-ci est plutôt un moteur à 12 cylindres en V ouvert à 180° puisque, lorsqu'il tourne, la distance entre deux cylindres opposés ne varie pas. C'est d'ailleurs ainsi que le constructeur de Maranello définit lui-même cette nouvelle mécanique... Conçu par Mauro Forghieri, ce nouveau moteur offre un centre de gravité particulièrement bas et permet d'améliorer ainsi considérablement la tenue de route. La nouvelle version de la Ferrari 312 révèle vite toutes ses qualités, et ce d'autant que son châssis, ses suspensions et sa structure ont eux aussi été améliorés. Non seulement son comportement en piste est exceptionnel, mais, en plus, sa vitesse de pointe atteint désormais les 290 km/h!
Elle fait ses débuts lors du grand prix d'Afrique du Sud avec Jacky Ickx et signe avec lui son premier podium en s'adjugeant la troisième place lors de la cinquième manche de la saison au grand prix des Pays-Bas à Zandvoort. Il lui faut en fait attendre la neuvième manche, en Autriche, sur l'Osterreichring, pour signer sa première victoire, toujours aux mains du pilote belge.

Au grand prix suivant, en Italie, à Monza, c'est au tour de son coéquipier, le Suisse Clay Regazzoni de remporter la course, puis, dans la foulée, Jacky Ickx s'adjuge une seconde victoire sur le circuit de Mont-Tremblant au Canada. Lorsque la saison s'achève, Jacky Ickx et Clay Regazzoni se classent respectivement deuxième et troisième au Championnat du Monde des Pilotes et la Scuderia ressuscitée s'octroie quant à elle la deuxième place au Championnat du Monde des Constructeurs!
Cette Ferrari 312 B a participé à plusieurs courses au cours de la saison 1970 aux mains de Jacky Ickx et Clay Regazzoni, mais aussi de l'Italien Ignazio Giunti. Elle remporte ensuite deux grands prix en 1971 avec Mario Andretti, en Afrique du Sud, à Kyalami, et au Canada, hors championnat, sur le circuit de Mosport en Ontario. Elle est en fait la seconde Ferrari 312 B à porter le numéro 002. La première ayant été détruite lors de la collision entre Jacky Ickx et Jackie Oliver, sur BRM, survenue lors du premier tour du grand Prix d'Espagne à Jarama le 19 avril 1970. Celle-ci avait entraîné un très violent incendie qui aurait pu coûter la vie au pilote belge resté bloqué de longues secondes dans son cockpit... En 1971, cette voiture est ensuite mise par l'usine à la disposition du pilote suisse Peter Schetty, manager de la Scuderia Ferrari en 1971 et 1972. Avec celle-ci, il fait courir son compatriote Karl Foitek, futur importateur Ferrari pour la Suisse et père du pilote de Formule Un Gregor Foitek. Elle est finalement revendue par Ferrari à Fritz Schlumpf le 1er février 1973 par l'intermédiaire du garage suisse Autodino spécialisé dans les voitures de course. Au total, seulement sept Ferrari 312 B ont été officiellement construites à Maranello, quatre en 1970 et trois en 1971.

FICHE TECHNIQUE

Moteur n° 002, 12 cylindres en V ouvert à 180° (à plat), alésage x course 78,5 x 51,5 mm, 2991 cm³, taux de compression 11,5 à 1, vilebrequin à quatre paliers, lubrification par carter sec, carter, bloc et culasses en alliage d'aluminium, chemises en fonte.
Distribution quatre arbres à cames en tête, deux par rangée de cylindres, entraînés par chaînes, quatre soupapes par cylindre.
Alimentation injection électronique indirecte Lucas.
Allumage électronique transistorisé Magneti-Marelli Dinoplex type P, n° ASC 102 AA avec magnétodistributeur, une bougie par cylindre.
Électricité 12 volts, alternateur Marelli.
Transmission embrayage multidisque, à sec, boîte de vitesse à cinq rapports, différentiel et demi-arbres à joints homocinétiques.
Châssis monocoque aluminium composée de panneaux assemblés par rivetage, couples porteurs pour suspensions avant et fixations moteur en aluminium moulé, avec berceau boulonné en trois éléments prolongeant le châssis à l'arrière.
Direction assistée à crémaillère.
Freinage hydraulique Girling à double circuit, disques ventilés Lockheed de 260 mm de diamètre, dans les roues à l'avant, et accolés à la boîte de vitesse à l'arrière.
Suspensions quatre roues indépendantes, avec bras triangulaires supérieurs à basculeur, combinés ressort hélicoïdal-amortisseur télescopique réglables in board et triangles inférieurs à l'avant, et de type McPherson avec triangles superposés, bras tirés inférieurs, combinés ressort hélicoïdal-amortisseur télescopique réglables, jambes de force et barre antiroulis.
Roues Campagnolo à cinq branches en alliage d'aluminium, de 13 pouces à l'avant et de 15 pouces à l'arrière, pneumatiques Firestone Super Sport G2 en 9.00-22.0 x 13 à l'avant et en 12.5-26 x 15 à l'arrière.
Puissance 470 ch à 12500 tr/mn
Carrosserie monoplace, panneaux de carrosserie en fibre de verre.
Voies avant 1,57 m, arrière: 1,58 m.
Empattement: 2,39 m. **Longueur:** 4,10 m.
Poids: 564 kg. **Réservoir d'essence de** 240 litres placé sous siège du pilote.
Cartouches moteur 12 cylindres 910 km/h vitesse de pointe.

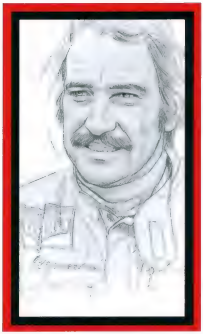


ILLUSTRATION DE
G. LOPEZ

PORSCHE 935

1976

La première incursion de Porsche dans le Championnat du Monde d'Endurance avec un modèle équipé d'un moteur turbo-compressé remonte à 1974 avec l'apparition de la fameuse 911 Carrera RSR Turbo. Construite à seulement quatre exemplaires, deux font leur apparition en compétition lors de l'édition 1974 des 24 Heures du Mans. Courant sous les couleurs de Martini Racing, cette nouvelle voiture, homologuée dans le Groupe 5, reçoit un moteur à six cylindres à plat de 2142 cm³. Elle est aussi la première d'une longue série de Porsche Turbo à prendre le départ de la célèbre épreuve mancelle. À la fin de la course, la première Carrera RSR Turbo s'octroie brillamment la deuxième place tandis que la seconde se voit contrainte à l'abandon à la dix-septième heure alors qu'elle occupait la quatrième place ! Mais cette voiture est avant tout un banc d'essai grandeur nature pour les ingénieurs de Stuttgart persuadés des grands avantages que présentent en compétition les moteurs suralimentés.
Si, en 1975, en l'absence de la maison mère, la seule Porsche Turbo engagée aux 24 Heures du Mans est la 930 du Porsche Club Romand, l'année 1976 est bien, elle, celle des premières victoires « turbocompressées » pour le constructeur de Stuttgart. Parallèlement à la 936 courant en Groupe 6, Porsche présente une nouvelle Groupe 5 baptisée 935. Reprenant la cellule centrale de la Porsche 911, elle reçoit des ailes arrière généreusement élargies et un imposant aileron. En revanche, si la poupe est entièrement remaniée pour des raisons d'aérodynamisme, la face avant de la Porsche 911 avec phares proéminents est conservée dans un premier temps comme sur les 911 Carrera RSR Turbo et 930. Cependant, très vite, puisque le règlement ne l'interdit pas, celle-ci est à son tour modifiée pour les mêmes raisons, et les phares sont désormais logés dans la jupe avant, de part et d'autre du radiateur d'huile. Au Mans, en 1976, Porsche impose magistralement le Turbo pour la première fois. La 936 remporte la course, tandis que la 935 se classe quatrième et s'octroie la victoire en Groupe 5 ! Elle commence alors une longue et brillante carrière sur tous les circuits du monde qui ne prendra fin qu'en 1984. À son volant, l'on trouvera tout aussi bien des pilotes anonymes que des grands noms tels que Jacky Ickx, Jochen Mass ou encore Rolf Stommelen. Évoluant régulièrement, elle est aussi présente aux 24 Heures du Mans jusqu'en 1982. Et elle s'y illustre tout particulièrement en 1979, sous les couleurs du Porsche Kremer Racing. Alors que l'on attendait une des deux Porsche 936 engagées, c'est finalement la Porsche 935 K Groupe 5 de Klaus Ludwig et des frères Donald « Don » et William « Bill » Whittington qui franchit la ligne d'arrivée en tête !
La Porsche 935 présentée au Musée a été mise à disposition dans le cadre d'un prêt à long terme depuis le 11 juillet 1986 par le Musée Porsche. Elle est l'un des 13 exemplaires fabriqués dans cette version, et a été pilotée par Jochen Mass puis Rolf Stommelen. Ainsi, en 1976, en se classant 2e aux Six Heures de Mugello (Mass), 3e aux Six Heures de Watkins Glen (Stommelen) et 5e aux Six Heures de l'ACF à Dijon (Mass), et remporte le Championnat du Monde des Voitures de Sport !

FICHE TECHNIQUE

Numéro de châssis 935005.

Moteur six cylindres à plat opposés, de type Boxer, carter, cylindres et culasses en alliage, alésage x course 92,8 x 70,4 mm, 2857 cm³, taux de compression 6,5 à 1, refroidissement par air avec turbine horizontale, positionné en porte-à-faux arrière.

Distribution deux soupapes par cylindre, quatre arbres à cames en tête entraînés par chaîne (deux par groupe de cylindres).

Alimentation cinq pompes à essence, injection indirecte mécanique Bosch K-Jetronic à six pistons entraînée par courroie crantée, deux turbocompresseurs KKK, échangeur air/eau, pression moyenne d'admission 1,47 bars réglable depuis l'habitacle par molette au tableau de bord.

Allumage électronique Bosch, une bougie par cylindre.

Électricité 12 volts, alternateur Bosch.

Transmission embrayage monodisque en métal fritté Fichtel & Sachs, boîte de vitesse manuelle à quatre rapports sans différentiel, demi-arbres de transmission tubulaires en titane, flectors, roues arrière motrices.

Châssis plateforme semi-monocoque en acier et structures tubulaires en aluminium.

Direction à gauche à crémaillère.

Freinage double circuit hydraulique, étriers Porsche à quatre pistons, disques ventilés et perforés de 300 mm de type Porsche 917 à l'avant et à l'arrière.

Suspensions jambes MacPherson avec triangles inférieurs en tube d'acier, ressorts hélicoïdaux en titane, amortisseurs télescopiques Bilstein concentriques avec barre antiroulis réglable par le pilote à l'avant, et bras semi-tirés en aluminium moulé, ressorts hélicoïdaux en titane, amortisseurs télescopiques Bilstein concentriques et barre antiroulis réglable par le pilote à l'arrière.

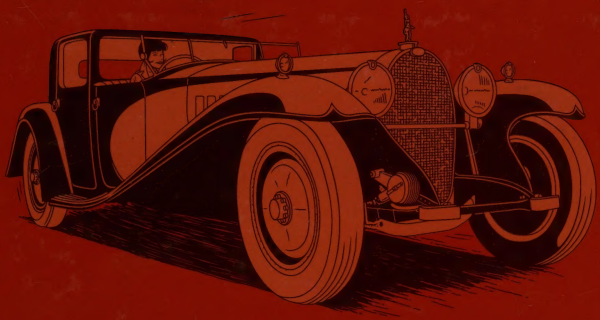
Roues BBS en magnésium à fixation centrale de 11 x 15 pouces à l'avant et de 14,5 x 19 pouces à l'arrière, pneumatiques Dunlop Racing en 275/600 x 16 à l'avant et en 350/700 x 19 à l'arrière.

Puissance 590 ch à 7 900 tr/mn.

Carrosserie cellule de Porsche 911 renforcée avec arceau de sécurité en alliage, panneaux de carrosserie en polyester stratifié, aileron arrière réglable double effet en aluminium et polyester
Voie avant 1,50 m, voie arrière 1,56 m.
Empattement : 2,27 m. Longueur : 4,67 m.
Largeur : 1,80 m. Hauteur : 1,30 m.
Empattement : 2,27 m. Longueur : 4,66 m.
Hauteur : 1,27 m. Deux réservoirs : 200 litres, 120 à l'avant et 80 à l'arrière.
Consommation en course : 52 litres/100 km.
Poids : 970 kg avec test.

Cartouches moteur 6 cylindres
340 km/h vitesse de pointe.

ILLUSTRATION DE
PAU



La Cité de l'automobile - Musée national - Collection Schlumpf de Mulhouse est le plus grand musée automobile du monde, avec 500 véhicules de 98 marques différentes, dont la célèbre collection de Fritz Schlumpf, qui retracent l'histoire de l'automobile européenne de 1878 à nos jours. C'est la plus importante collection de Bugatti jamais rassemblée avec deux des six fameuses Bugatti Royale dont la Bugatti Royale Coupé Napoléon. Les plus grands illustrateurs de la bande dessinée automobile rendent hommage à ce monument de l'histoire mécanique.

M. BOURGNE
CALLIXTE
O. DAUGER
JL. DELVAUX
B. DEVILLE
B. DI SANO
T. DUBOIS
D. GONZALEZ
Ph. GUERRY
M. JANVIER
J. JOUVRAY
JULL
M. KOENIGUER
J. LEBRUN
G. LOPEZ
O. MARIN
T. MARTINET
R. ORTIZ
C. PAPAZOGLAKIS
R. PAQUET
PAU
L. PERINOTTO
REGRIC
J. ROUSSEL
A. SEGARA
SKIAV
O. SPELTENS
E. VAN DER ZUIDEN

Textes d'Antoine Demetz

Cité de l'Automobile

CALANDRE COLLECTION

SOMMAIRE

3 • Préfaces

5 • Histoire du musée

9 • Jacquot à vapeur - 1878
illustré par R. PAQUET

11 • Benz Velo - 1897
illustré par CALLIXTE

13 • Serpollet type H - 1902
illustré par Ph. GUERRY

15 • Renault Ag1 - 1909
illustré par T. MARTINET

17 • Bugatti 32 - 1923
illustré par JULL

19 • Bugatti 35 B - 1928
illustré par O. DAUGER

21 • Mercedes 720 SSK – 1928
illustré par O. SPELTENS

23 • Bugatti 35 C – 1929
illustré par J. ROUSSEL

25 • Bugatti Royale – 1930
illustré par O. MARIN

27 • Alfa Romeo 8C 2.9 A – 1936
illustré par B. DI SANO

29 • Hispano-Suiza K6 – 193
illustré par T. DUBOIS

31 • Avions Voisin C 28 – 1936
illustré par A. SEGARA

33 • Bugatti 57 S Atalante – 1936
illustré par L. PERINOTTO

35 • Tatra T87 – 1937
illustré par SKIAV

37 • Arzens « La grande » – 1938
illustré par J. JOUVRAY

39 • Mercedes 540 K – 1938
illustré par J. LEBRUN

41 • Bugatti 64 – 1939
illustré par M. KŒNIGUER

43 • Mercedes W154 – 1939
illustré par C. PAPAZOGLAKIS

45 • Alfa Roméo 1900 C 52 – 1952
illustré par REGRIC

47 • Gordini 26S « Le Cigare » – 1952
illustré par M. BOURGNE

49 • Mercedes 300 SL – 1955
illustré par B. DEVILLE

51 • Maserati 300S – 1956
illustré par JL. DELVAUX

53 • Ferrari 500 TRC – 1957
illustré par E. VAN DER ZUIDEN

55 • Lotus 33 – 1964
illustré par M. JANVIER

57 • Ferrari 250 LM – 1965
illustré par R. ORTIZ

59 • Porsche 908 LH – 1968
illustré par D. GONZALEZ

61 • Ferrari 312 B – 1970
illustré par G. LOPEZ

63 • Porsche 935 – 1976
illustré par PAU

Pour l'aide apportée à la rédaction des textes de cet ouvrage, je tiens ici à remercier :

· Le Musée national de L'Automobile de Mulhouse Collection Schlumpf - Cité de l'Automobile en la personne de Richard Keller, conservateur en chef, Pat Garnier, ancien directeur, et Martin Biju-Duval directeur de Culture Espace.
· Porsche France SA en la personne de Marc Ouayoun, son directeur général.
· Mercedes-Benz France en la personne de Francis Michel du service Revue et études de presse, site média ;
· Maserati S.p.A. en la personne d'Ermanno Cozza, conseiller spécial pour les questions historiques et patrimoniales, et Fabio Collina, responsable Maserati classiche ;
· Fiat France en la personne de Jean-François Serre de la Direction de la communication ;
· Alfa Romeo Automobiles en la personne de Marco Fazio du département Automobilismo storico - Centro documentazione ;
· François Granet, pour les longues heures passionnées passées au téléphone, et Francesco Granetti, son avatar transalpin, pour qui tout ce qui est rouge et roule très vite n'a aucun secret ;
· Jean-François Ruchaud pour son amicale disponibilité et dont l'éclectique bibliothèque recèle mille trésors ;
· François Cointreau pour ses lumières éclairées sur les mécaniques de Molsheim ;
· Brigitte Arzens pour ses souvenirs plus que précis sur les inventions et les voitures imaginées de son père Paul Arzens ;
· Jean-Michel Horvat sans qui je n'aurais jamais pu recueillir les souvenirs de Brigitte Arzens ;
· Jean-Pierre Fouquet (†) du Club Mercedes-Benz 190 SL France pour ses grandes connaissances de la Marque à l'Etoile ;
· Pascal Bourbillières, responsable de la section 300 SL du Club Mercedes-Benz de France, qui s'est penché avec toute sa passion sur le cas très particulier de la voiture personnelle de Fritz Schlumpf ;
· Olivier Marin qui a imaginé cet ouvrage lors d'une visite au Musée à Mulhouse.

Enfin, merci à Thierry Dubois qui a eu l'amicale, et excellente, idée de suggérer mon nom à la direction des Editions Paquet. Ces longs remerciements ne seraient pas ici complets sans une mention très spéciale à l'attention de Pat Garnier, déjà cité plus haut, pour les passionnants, les amicaux et les incessants échanges que nous avons eus pendant de longues semaines.

Antoine Demetz